

[Poul Dam.]

opfattelse har været et meget positivt træk i den svenske trafikpolitik, hænger det sammen med, at man har fået en god og effektiv overvågning af de svenske landeveje. De kørende patruljer, og også ved forskellige lejligheder helikopterpatruljeringen af de svenske landeveje, gør, at man føler sig ganske anderledes på en svensk landevej end på en dansk. Jeg ved, det siges, at der er forfærdelig mange overtrædelser. Det er muligt, det er rigtigt, men man lægger ikke mærke til dem, når man bevæger sig i svensk trafik, og mit indtryk er, at det hænger sammen med, at der er en god overvågning. Jeg tror, vi kan spare mange penge, som det også er sagt af en tidligere ordfører, ved at bruge flere penge på en regelmæssig politikontrol på landevejene. Den har jo for øvrigt også anden betydning. Dette, at man regelmæssigt har politibilerne, gør jo, at der ved uheld o. lign. hurtigt kan komme politi til stede og klare tingene op.

Det er karakteristisk for den svenske ordning, som jeg tror at alle, der har kørt regelmæssigt i Sverige i de senere år, er glade for, at der her ikke er tale om generelle hastighedsbegrænsninger, ved at man siger, at visse former for bebyggede områder el. lign. har bestemte hastigheder, men at man har klassificeret vejene, således at man tager hensyn til den trafik, der er på disse veje, og man tager hensyn til vejenes tilstand. Vejenes tilstand er jo af ganske væsentlig betydning for, hvor hurtigt man kan køre på dem, meget mere end bebyggelsen omkring dem i og for sig er, og jeg vil mene, at en sådan bemyndigelse, som ministeren her søger, måtte anvendes i sammenhæng med en klassificering af de danske landeveje, så man fik forskellige hastighedsklasser og markerede dem rundt omkring.

Vi har forskellige meninger i mit parti om disse ting. Det har man jo i alle partier, og vi har næsten lige så mange gode ideer som centrum-demokraterne, hvis det overhovedet er muligt. For mit eget vedkommende vil jeg sige, at jeg er tilhænger af, at ministeren får en sådan bemyndigelse, og jeg er tilhænger af, at forsøgsperioden bliver passende lang, og at den bliver støttet ved forøgede bevillinger.

Om lovens § 2 skal jeg ikke sige andet, end at hermed begraver man den efter min

mening meningsløse idé om, at kommunerne skulle have ansvaret for parkeringskorpserne, og det er kun godt.

Honoré (KrF):

Kristeligt folkeparti er et af de partier, der gik til valg på kravet om generelle hastighedsgrænser. Derfor hilser vi med tilfredshed justitsministerens forslag.

Vi ønskede før valget, at der blev gjort forsøg med hastighedsgrænser. Sådanne forsøg, kan man godt kalde det, har jo allerede været i nogle måneder på grund af benzinnangelen, og disse måneders ulykkesstatistik taler helt klart til fordel for hastighedsbegrænsninger. Men vi er indforstået med, at der fortsat sker nogle forsøg med disse grænser.

Det er vores opfattelse, at der bør være en betydelig smidighed, når man fastsætter hastighedsgrænserne.

Vi ønsker bl.a., at man tager hensyn til kommunalbestyrelsernes ønsker. Vi mener, man bør overveje at benytte mere end to hastighedsgrænser, måske fire. Ulempen er, at det kræver en hel del skiltning, men fordelene er, at man bedre kan tilpasse trafikken efter vejnettets karakter. Man får en bedre udnyttelse af vejene og frister færre bilister til hasarderede overhalinger. Det er i det hele taget en vigtig forudsætning for at få folk til at overholde disse hastighedsgrænser, at grænserne er rimelige.

Hvad angår forslaget § 2, kan vi helt tilslutte os, at parkeringskontrollører ansættes under politiet. Vi mener, at der også uden for Københavnsområdet, fremfor alt i de større byer, bør oprettes lignende parkeringskorps. Derigennem frigør man politiet for disse opgaver, så politiet kan tage sig af de mere egentlige politimæssige opgaver.

Hanne Reintoft (DKP):

Lige så urimelige vi har fundet de fartbegrænsninger, der blev indført, fordi regering og folketing skulle føje de store oliemonopoler i at konstruere en falsk oliekrise med mange formål, ikke mindst at få oliepriserne op, lige så rimeligt vil vi finde det, at man følger nogle af de positive erfaringer, der har vist sig i udlandet med visse generelle fartgrænser.

Det har været nævnt flere gange, at Sverige har gode resultater. Jeg tror godt, man