

[Orla Møller.]

udvalget kommer med, henviser til den afgivne betænkning.

Jeg ønsker dog at gøre nogle enkelte bemærkninger. Udvalget har foreslået, at den forsøgsordning — jeg understreger: forsøgsordning — der tilsigtes gennemført efter lovforslagets vedtagelse, ikke bør være af mere end et års varighed. Og dette forslag fra udvalget har ministeren tiltrådt.

Men det ligger jo sådan af praktiske grunde for opgørelsen af undersøgelsesresultaterne, at det kan være nødvendigt med noget mere tid, og derfor er det da også udvalgets opfattelse, at hastighedsbegrænsningerne, som ministeren nu får bemyndigelse til at fastsætte, får lov at løbe, indtil hele undersøgelsesmateriale kan være samlet sammen og tilstillet udvalget.

Under udvalgsarbejdet kom der for så vidt noget nyt ind i sagen, for efter det første oplæg, der forelå fra ministeren, var der jo tale om en bemyndigelse, der skulle bruges til generelle hastighedsbegrænsninger på motorvej på 110 og uden for motorveje på 90. Men ministeren ønskede altså også en bemyndigelse til en generel hastighedsbegrænsning inden for bymæssige områder, og den ønsker et flertal af udvalget nu at give ministeren. Så må vi bare håbe, at den bliver praktiseret på den rigtige måde.

For mit eget vedkommende vil jeg gerne erkende, at jeg har haft visse betænkeligheder ved de restriktioner, som man vil pålægge trafikken i bymæssige områder, bl. a. fordi vi har erfaring for, at det kan være vanskeligt for trafikanterne at skelne: hvad er egentlig bymæssigt område? I øvrigt ligger det jo også sådan, at i bymæssigt område har vi i forvejen en række reguleringer. Jeg så bl. a. forleden færdselschefen for København, politiinspektør Hasselriis, gøre opmærksom på, at alene inden for hans område i København er der reguleringer på 30-40 vejstrækninger. Jeg har egentlig selv haft den opfattelse, at trafikken i byområderne og måske specielt i København var reguleret nok, men jeg er altså gået med til en forsøgsordning, sådan at man får en generel hastighedsbegrænsning på 60 km også i byområderne.

Jeg vil gerne aføske ministeren et svar her oppe fra talerstolen på, om jeg har forstået bestemmelsen om de 60 km rigtigt

under udvalgsarbejdet. Foruden den generelle hastighedsbegrænsning på 60 km, der dog ikke markeres ved indkørsel til byerne som en hastighedsgrænse, idet man bare markerer, at her er et byområde, uden dermed at angive nogen bestemt hastighedsgrænse, har jeg forstået — og det vil jeg gerne have ministeren til at bekræfte — at det bliver sådan, at de reguleringer, man lokalt har, og som kan ligge både under og over denne grænse, fortsætter man med, ikke alene som de er, men også med forskellige udbygninger. Det tror jeg nemlig er meget vigtigt. Forleden dag, da jeg stod ude på Jyllingevej og skulle ind til København, lagde jeg mærke til trafikken på disse meget brede og gode færdselsårer, og jeg sagde til mig selv: her kan det i alt fald ikke være meningen at vi skal have en generel hastighedsgrænse på 60 km, for det ville simpelt hen ødelægge trafikrytmen. Jeg vil altså gerne lige have ministeren til at bekræfte det her fra talerstolen.

Jeg vil gerne takke ministeren, fordi ministeren har givet løfte om, at vi nu får mulighed for at få parkeringskorps også i Århus, Ålborg og Odense, og jeg vil spændt følge ministerens forhandlinger på dette område. Nu har vi jo i går fået valgt nye kommunalbestyrelser, som begynder deres virke den 1. april, og jeg vil mene det passende, at ministeren efter 1. april begynder forhandlingerne med disse tre byområder.

Jeg tror, det er vigtigt, at vi hurtigt kommer igennem med dette lovforslag; det tror jeg også er ministerens opfattelse, og det er vel også derfor, vi har skyndt os i udvalget. Jeg har lagt mærke til en artikel i Jyllands-Posten i går, hvoraf det fremgår, at endda en af rigspolitichefembedets egne jurister nu får visse juridiske betænkeligheder med det lovgrundlag, vi har i øjeblikket. Derfor har vi også alle været enige om, at vi må se at komme igennem med denne lovændring hurtigst muligt.

Jeg vil også lige komme med et par bemærkninger om hastigheden for lastvognene og lastvognstogene. Jeg tror, der er enighed om i udvalget, at det er rimeligt, at lastvognene nu må køre 70 km. Lastbilerne har mange gange bedre og mere effektive bremsesystemer end visse personvogne, og der er også et andet forhold, som jeg synes skal med i billedet, nemlig at det på grund af de