

[Poulsgaard]

bliver der sagt, at hastighedsgrænserne vil gavne trafikikkerheden. Ja men hvor ved man det fra? Der skal være flere biler på vejene, for flere biler skal svinge til venstre under overhalingssituationer. Når vi sætter farten ned, bliver der altså flere biler på vejene, og jeg er aldeles ikke sikker på, at det vil gavne trafikikkerheden, tværtimod tror jeg, det vil gå modsat. Man kan da ikke forbavses over, at SF, der jo er for enhver restriktion, slutter sig til. Både kristeligt folkeparti og retsforbundet, der er to små grupper, er delt, og derfor skulle man give tinget fri i dette spørgsmål. Jeg har ikke slået efter i Folketingstidende, men jeg mener at huske, at vi, i løbet af de fem år jeg har siddet herinde, har haft en debat om fri hastighed, hvor socialdemokratiet var delt. Jeg kan også huske, at venstre var delt, jeg tror endda, der var et stort flertal i venstre, der gik ind for den frie hastighed. Imidlertid er det ikke fri hastighed, vi skal snakke om nu, men om at sætte hastigheden op til det, den var før, nemlig 90 km/t. Men det er jo rystende, hvis der virkelig er en sådan partidisciplin, at man ikke engang tør give medlemmerne fri på dette spørgsmål, for man er jo fuldstændig ude af trit med befolkningen her. Så kan man som venstres ordfører, hr. Henrik Toft, henvise til de sidste dages kørsel. Nu ved jeg, at hr. Henrik Toft kører udmærket. Jeg må dog hertil sige, at vejret ikke har været til at køre 80 km/t, vi skulle vist være glade, hvis vi kunne køre 40 km/t eller 50 km/t, ligesom vejrguderne ville. Vi har endnu ikke haft én eneste dag, hvor vejret og vejbelægningen har været til at kunne køre 80 km/t, men vent nu, til det bliver forår og solen skinner, så er jeg bange for, man med dette lovforslag får hele samfundet til at bestå af kriminelle, og det kan vel ikke være meningen. Hvis vi skal bevare respekten for lovene, må vi også have nogle love, som borgerne kan efterleve. Og det er også fantastisk, at man her i overenskomstsituationen, hvor man griber ind i arbejdsmarkedets forhold, vil forlænge arbejdstiden for alle de mennesker, som lever af at køre: handelsrejsende og alle de andre, der tjener deres daglige brød ved at køre meget rundt. Den slags ting burde også indgå i overvejslen. Foråret så sagte kommer, men herinde er der ikke stort håb.

**Voigt (FP):**

Hr. Otto Mørch sagde tidligt i sit indlæg, at han ikke mente, dette her skulle være en debat om færdselssikkerhed. Det kan man selvfølgelig altid diskutere, men nu er der bragt nogle emner ind af forskellige ordførere, bl. a. fru Tove Jørgensen og sidst fru Alice Hedegaard. Det er forkert, når man argumenterer på den måde, som bl.a. fru Alice Hedegaard gjorde, for hun sagde, at et flertal i retsforbundet ville støtte hastighedsbegrænsningerne, fordi de betød øget færdselssikkerhed. Det passer simpelt hen ikke; de betyder øget færdselssikkerhed. Hr. Otto Mørch kom ikke så meget ind på det, men jeg tror, han gerne ville have sagt det, og nu skal jeg i hvert fald gøre det.

Da vi behandlede disse hastighedsgrænser i retsudvalget i forbindelse med den færdselslov, vi nu skal leve med, diskuterede vi meget, hvordan hastighederne skulle være. Vi kan være uenige om de nugældende grænser, men vi var i hvert fald i meget vild diskussion om, hvorvidt der skulle være en differentieret hastighed for forskellige kategorier af køretøjer. Dengang justitsministeren bare hed fru Nathalie Lind og var menigt medlem af retsudvalget, argumenterede fru Nathalie Lind meget for, at det ville være dårligt af hensyn til færdselssikkerheden, at lastvognstog og personbiler med campingvogne måtte køre 80 km/t. Jeg tror endda, fru Nathalie Lind også var imod, at busserne kom derop, fordi, som fru Nathalie Lind netop sagde, der skal være en differentiering mellem den tunge og den lette trafik. Det var hr. Dohrmann meget rigtigt inde på, fordi han sagde, at overhalingsvejen bliver lang, og alle færdselseksperter har jo sagt, at noget af det farligste i trafikken er de situationer, hvor man hænger ude i anden vejbane midt i overhalingsvejen, og den bliver jo ganske væsentligt forlænget, når man kun kan overhale med en hastighed, der er 10 km mere i timen. Jeg ved ikke, om man under denne debat kan få justitsministerens vurdering af dette faremoment, der er opstået i forbindelse med den lavere hastighedsforskelle, der er blevet mellem tung og let trafik, men det er i hvert fald forkert, hvis nogen medlemmer af dette ting vil stemme imod dette forslag ud fra en forestilling om, at det gavner færdselssikkerheden, at vi nedsætter grænserne. Det gør det ikke på den måde, som dette bliver administreret på.