

[Otto Mørch]

gå imod denne indstilling om hastighedsgrænser på henholdsvis 80 og 100 km/t.

Jeg mener derfor, vi skal tiltræde dette forslag, og jeg kan bemærke, at vi fortsætter drøftelserne i færdselssikkerhedskommissionen vedrørende bymæssige områder, vedrørende motortrafikveje, vedrørende de tunge køretøjer, og når det arbejde er færdigt i færdselssikkerhedskommissionen, er det naturligvis op til justitsministeren at træffe afgørelse om, hvorvidt der skal ske yderligere ændringer i de hastighedsbegrænsninger, vi har.

### Bjørn Elmquist (V):

Ved dette lovforslag fra justitsministeren flytter man så at sige de gældende hastighedsbegrænsninger over fra en handelsministeriel bekendtgørelse udstedt med hjemmel i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger til færdselsloven.

I venstre mener vi, at der nu foreligger tilstrækkeligt færdselssikkerhedsmæssige argumenter for, at det ikke længere alene er de energimæssige og de sparemæssige hensyn, der skal bære de fartgrænser, der gælder i Danmark.

I mit parti kan vi henholde os til de forskellige argumenter, der er fremkommet i den delbetænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, som den foregående ordfører var inde på. Jeg skal ikke gå i detaljer med det.

Men der er et enkelt aspekt, jeg vil fremdrage. Det er det, man kan kalde magnetefekten: det forhold, at en højere hastighedsgrænse på motorveje og motortrafikveje kan trække trafik væk fra det almindelige vejnet over til motorvejene og motortrafikvejene, der jo har en lavere uheldsfrekvens.

Hvis en sådan udvikling kunne påvises, ville vi meget gerne slutte op om den. Men efter nogle drøftelser har vi henholdt os til det bilag bagest i delbetænkningen, der er kommet fra vejdirektoratet, og jeg vil citere fra side 4 i dette bilag:

»Det ses, at aflastningen af det øvrige vejnet ikke er så stor, at den resulterende uheldsbesparelse opvejer forøgelsen af uheld på motorvejsnettet. Nettoresultatet er således en beskedent forøgelse af antallet af uheld.«

På side 5 har man prøvet at tage trafikomkostningerne med, og dér siger man – jeg citerer igen:

»Ud fra en senere trafikøkonomisk vurdering ligger der ... en samfundsøkonomisk besparelse i dette, men besparelsen ligger alene på tidselementet, idet både kørslen og uheldene giver anledning til en forøgelse af trafikantomkostningerne.«

Derfor konkluderer vi, at denne magnetefekt nok ikke kan siges at have så stor betydning, som man kunne ønske sig.

Hvad eventuelle nye hastighedsgrænser i bymæssig bebyggelse angår, og hvad den tungere trafik angår, hedder det i bemærkningerne til justitsministerens lovforslag, at det vil man vende tilbage til, når trafikikkerhedskommissionen når dertil. Det er vi også med på.

Et enkelt punkt vil jeg sætte spørgsmålstegn ved. Det hedder i pkt. 7 i justitsministerens bemærkninger til lovforslaget, at 250.000 kr. skal bevilges til Rådet for Større Færdselssikkerhed i forbindelse med lovens ikrafttræden. Det har vi svært ved at forstå. Der er jo ikke tale om nye hastighedsgrænser, men om, at man fastholder de gamle, og for den store offentlighed må det være – undskyld, jeg siger det – flintrende ligegyldigt, om hastighedsgrænserne står i en handelsministeriel bekendtgørelse eller i færdselsloven. Så de 250.000 kr. vil vi meget gerne henstille at man sparer.

Om der så skal iværksættes en generel kampagne for overholdelse af hastighedsgrænserne, er en anden snak.

Med disse bemærkninger vil vi tilsige støtte til lovforslaget.

### Annelise Gotfredsen (KF):

Det er naturligvis med tilfredshed, vi imødeser en ændring af hastighedsgrænserne, som er begrundet i færdselsmæssige hensyn. Flertallet i den konservative gruppe har givet tilslutning til den foreslåede ændring på veje uden for tættere bebygget område fra 90 km/t til 80 km/t. Vi finder det tilstrækkeligt godt gjort, at den stedfundne hastighedsnedsættelse har haft en betydelig nedsættende virkning på ulykkernes antal.

Det kan måske undre, at den generelle nedsættelse af hastighedsgrænserne ikke har haft nogen virkning i retning af, at trafikskaa-