

[Voigt]

Så kan man selvfølgelig sige: hvorfor går vi i det hele taget i fremskridtspartiet ind for nogen som helst form for restriktioner vedrørende hastighed og også på andre steder i færdselsloven?

Ja, det skyldes ganske enkelt, at et samfund må indrette sig på, at der nødvendigvis må være nogle regler og restriktioner, hvor man kan skade andre. Det synes jeg er en fornuftig indstilling at have. Jeg ved, den deles ikke af hele min gruppe, men jeg mener, færdslen er et af de områder, hvor der nødvendigvis må være nogle regler, vi må rette os efter, for dér kan man komme til at skade andre mennesker.

Som sagt: jeg aner ikke, hvordan vi vil stemme til forslaget. Personlig skal jeg nok støtte den første del af ministerens forslag.

#### **Marianne Bentsen-Pedersen (SF):**

Hr. Voigt sagde, at hastighedsgrænser kan være en temperamentssag. Måske netop derfor er det nødvendigt, at man har hastighedsgrænserne, så man ikke frister temperamentsfulde sjæle.

Jeg synes, det er fornuftigt, at man har flyttet hastighedsgrænserne fra handelsministeriet og nu får dem over i færdselsloven, for det har vist sig, at det i hvert fald ikke er givet, at det er energibesparende at have de hastighedsgrænser. Derimod har det vist sig, at det giver nedgang i ulykkestallet, og det synes jeg er meget vigtigt. Derfor hører det nok hjemme i færdselsloven.

Noget af det, vi kunne ønske os, var, at hastighedsgrænsen i tættere bebygget område gik ned til 50 km/t. Det er ud fra det synspunkt, at vi også må tage hensyn til børnene. Vi mener, at der i for høj grad i færdselsloven bliver taget hensyn til bilisterne. Vi mener, man ser færdselsloven ud fra bilistens synspunkt i stedet for at se den ud fra menneskenes synspunkt, især de mennesker, der er uden for bilerne. Derfor kunne vi godt ønske os, at man især i de tættere bebyggede områder kunne komme ned på de 50 km/t.

Vi er imidlertid opmærksomme på, at der kan være hovedfærdselsårer i tættere bebyggelse, hvor der ikke er mange fodgængere, og hvor der er gode cykelstier. Dér kunne man lave undtagelser fra en så lav hastighedsgrænse som 50 km/t. Det vil vi gerne være med til at se på.

I mange andre lande har man 50 km/t i tættere bebyggelse, og man kunne måske indhøste nogle erfaringer om, hvordan det er gået dér, om det influerer på ulykkestallet biler imellem, og om det influerer på ulykkestallet biler og personer imellem. Det vil vi meget gerne være med til at se på i udvalget.

Vi vil støtte lovforslaget, men vi vil gerne have det ændret på det ene punkt.

#### **Aase Olesen (RV):**

Det radikale venstre tilslutter sig forslaget om at ændre færdselsloven således, at de nugældende maksimale hastigheder på landeveje og motorveje bliver gældende lov. Vi gør det først og fremmest af hensyn til færdselsikkerheden. Jeg har meget vanskeligt ved at forstå, at man i en tid, hvor vi må holde igen på alle offentlige og private udgifter, kan gå ind for at sætte hastighederne op igen.

Uanset at man kan diskutere, hvor sikre trafikundersøgelser osv. er, må vi alle være enige om, at en øget hastighed vil føre til øget benzin- og olieforbrug og et øget antal trafikulykker og dermed pres på sundheds- og socialektoren.

Enhver, der bevæger sig rundt på landeveje og motorveje, har mærket den store forandring, der er sket med biltrafikken i de senere år. Statistikken viser også det glædelige, at mange menneskeliv er sparet og skader undgået.

Trafiksikkerhedskommissionen arbejder nu videre med reglerne for byer og for motortrafikveje, som det allerede er nævnt.

Jeg ser meget gerne maksimumsgrænsen i byerne sænket til 50 km/t i lighed med reglerne i landene omkring os. Vi er imidlertid klar over, at en sådan maksimumshastighed vil øge kravet om fleksibilitet med hensyn til hastigheder i byerne og omkring byerne. Jeg nævner det, fordi vi i retsudvalget gerne vil se på muligheden for lokale hastighedsgrænser på landevejene. Som forholdene er i dag, er det meget vanskeligt at få indført lavere hastighed end 80 km/t, selv om stærke trafikikkerhedshensyn taler derfor.

Jeg er klar over bl.a. politiets betænkelse ved lokale hastighedsgrænser, men jeg vil gerne pege på det differentierede system, man nu anvender i Sverige. Jeg tror, vi i de kommende år skal være meget opmærksomme på, om argumenterne mod for mange