

[Aase Olesen]

lokale ordninger egentlig er holdbare i virkeligheden.

Det var glædeligt at høre de meget beherskede taler fra de tidligere ordførere, når man sammenligner med de voldsomme udfald, vi af og til kan opleve mod generelle hastighedsgrænser. Jeg håber, at der med denne debat er en større forståelse for de generelle hastighedsbegrænsningers kvalitet, og at de fører til bedre trafikvaner og en mere trafikikker bilpark. Det har jo vist sig i de senere år, at de meget store biler, som man først og fremmest anskaffede af farthesyn, er ved at forsvinde ud af billedet, så om ikke andet har de generelle hastighedsgrænser da ført til denne meget væsentlige, også nationaløkonomisk væsentlige, ændring.

Mimi Jakobsen (CD):

Jeg vil i modsætning til hr. Voigt hverken tale om fraktioner eller friktioner, og det betyder, at jeg kan sige på CDs vegne, at vi er enige i gruppen om det, jeg nu skal sige. Jeg vil også sige, at jeg ikke vil gå ind i en teknisk vurdering, således som hr. Voigt gjorde det på udmærket måde.

Vi er enige med ministeren i, at de 80 km/t på landeveje skal bibeholdes som en permanent grænse.

Vi så også gerne, således som SFs ordfører var inde på det, at man flere steder i byerne gik ned på en lavere hastighed end 60 km/t, for det er dér, ulykkerne sker, og det er dér, børnene bliver dræbt. Det er dér, vi får de ulykkestal, som vi alle må gyse ved. Det så vi meget gerne i områder, hvor der f.eks. er skoler eller en livlig trafik frem og tilbage mellem forretninger – alt det, som gør, at folk ikke får set sig for. Det vil vi gerne have overvejet i udvalget. Men generelt vil vi gerne fastholde de 60 km/t i byerne og de 80 km/t på landevej.

Noget andet er motorvejene. Vi finder det overhovedet ikke sandsynliggjort, at de nuværende grænser har haft nogen effekt i den ene eller den anden retning. Vi finder, at det er urimeligt, at man på de veludstyrede veje, der vitterlig er bygget til høje hastigheder, ikke skulle have enten fri hastighed eller en væsentlig højere grænse, end man har i dag. Det vil altså sige, at vi ikke kan tilslutte os ministerens forslag, som det foreligger. Vi er ikke indstillet på at følge punkt 2.

Jeg vil derudover oplyse, at vi kan tilslutte os den udtalelse fra et mindretal i færdsels-sikkerhedskommissionen, som er kommet fra Dansk Kørelærer-Union. Man gør opmærksom på, at de hyppigste årsager til trafikulykker er manglende kørefærdighed, uopmærksomhed og andre menneskelige fejl, der ikke har noget at gøre med hastighedsgrænserne. CDs medlem af færdselssikkerhedskommissionen, hr. Ib Larsen, har tilsluttet sig det, og det samme gør CDs folketingsgruppe.

Herudover kunne CDs gruppe tænke sig at få undersøgt i udvalget, om der var mulighed for at hente nogle erfaringer fra det franske system, hvor man, så vidt vi har forstået det, har yderligere differentiering, hvad landevejene angår. Måske kunne man have en noget højere hastighed på landeveje, hvor landevejene var til det, og hvor specielle betingelser var opfyldt.

Men jeg er ganske enig med fru Aase Olesen i, at argumenterne imod de differentierede, lokalt bestemte hastighedsgrænser vil vi meget gerne have undersøgt én gang til, for vi tror også, der er noget, der taler for, at man dels i byområder, dels på landevej kunne lave yderligere afvigelse fra de generelle grænser.

Edith Holm (KrF):

Fra kristeligt folkepartis side lægger vi megen vægt på den menneskelige faktor i dette forslag, nemlig at der er indtrådt et markant fald i antallet af færdselsuheld med personskader, specielt på landevejene.

Vi vil derfor støtte lovforslaget.

Lis Starcke (DR):

Med denne lovændring er der tale om, at man bevarer hastighedsgrænserne i den bekendtgørelse, der kom i marts 1979, ifølge hvilken man havde nedsat hastigheden fra 90 km/t til 80 km/t uden for de tættere beboede områder og fra 110 km/t til 100 km/t på motorvejene. Den viste nedgang i trafikuheldene er for retsforbundet nok til, at vi kan støtte dette lovforslag.

Vi er desuden tilfredse med, at færdsels-sikkerhedskommissionen vil arbejde videre, idet den mener, at man endnu ikke har statistisk materiale nok til at se, hvordan hastigheden bør være i de tættere bebyggede områder og ved kørsel med tunge køretøjer. Det