

ring, man overhovedet kan udtrykke, at læse i den nugældende færdselslov, hvor der står, at farten altid skal afpasses efter forholdene. Uanset hvilke hastighedsgrænser folkettinget fastsætter, kan ingen komme uden om, at disse grænser i mange tilfælde vil give trafikanterne en falsk tryghedsfølelse. Nærmere betegnet vil det i mange tilfælde f. eks. være uforsvarligt at køre 60 km i timen i byområder. På den anden side findes der også mange vejstrækninger, hvor det er fuldkommen skørt at ville tvinge trafikanterne til at holde en hastighed på under 80 km i timen.

Ud over de mere materielle ødelæggelser som følge af, at dagens biler er fabrikeret til bestemte omdrejningstal, ligger der i lovforslaget det langt alvorligere, at man også her forsøger at fratage den enkelte ansvaret for sine handlinger og folkettinget således optræder som barnepige. Resultatet af en sådan umyndiggørelsespolitik bliver selvfølgelig, at borgerne ikke respekterer landets love. Der ved gør folkettinget sig skyldigt i, at moralen ødelægges, og at antallet af lovovertrædere stiger. Som det klart fremgår af disse bemærkninger, tilsigter naturligvis også forslagsstilleren, at færrest muligt kommer til skade i trafikken.

Vedtages ændringsforslaget, vil dette medføre, at man bevarer den nuværende lovgivning med de 90 km i timen på landeveje. Ganske vist vil nogle sikkert mene, at 90 km/t på nogle strækninger er for lavt. Men ændringsforslaget er udarbejdet med et spinkelt håb om at få det vedtaget, hvilket ville anses for umuligt, såfremt hastighedsgrænsen blev sat højere.

Ændringsforslag

Af Voigt (FP):

Til § 1

Nr. 2 affattes således:

»2. § 42, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.«

Bemærkninger

Ved ændringsforslaget foreslås den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje ophævet. Det bemærkes, at færdselslovens § 41, hvorefter et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med

særligt hensyn til andres sikkerhed, stadig vil gælde på motorveje.

Derudover vil forslagsstilleren gerne fastslå, at motorvejene vil blive væsentligt mere attraktive at køre på uden generelle hastighedsgrænser. Dette betyder igen, at andre veje såsom landeveje med modkørende og krydsende færdsel vil blive aflastet ganske betydeligt. Dette betyder videre, at der bliver færre ulykker. Og det er vel det, det til syvende og sidst handler om.

Et system som det tyske, hvor man ikke har fartbegrænsninger på motorveje, men ved oplysning bekendtgør, hvad der er den bedste marchhastighed på den motorvej, man færdes på (oftest er det 130 km/t), ville uden komplikationer kunne overføres til Danmark.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Otto Mørch (S):

Vi har jo allerede, da vi havde første behandling, talt pro et contra om forskellige former for hastighedsgrænser. Derfor ser jeg ikke nogen grund til, at vi genoptager debatten fra dengang.

Der foreligger nu et resultat af udvalgsarbejdet, og som det fremgår af betænkningen, indstiller et flertal, socialdemokratiets, venstres og Danmarks retsforbunds medlemmer af udvalget, lovforslaget til vedtagelse uændret, og derfor afviser vi samtlige andre ændringsforslag.

Omkring hastighederne i bymæssig bebyggelse er der en vis interesse i socialdemokratiet, men vi venter afklaring fra færdselssikkerhedskommissionen. Vi finder ikke, at vi har et tilstrækkelig stærkt beslutningsgrundlag, før færdselssikkerhedskommissionen har afklaret sin stilling til de hastigheder, der skal være i bymæssigt område.

Vi er helt klar over, at netop hastigheden spiller afgørende ind, når det drejer sig om at beskytte de svage i trafikken, og derfor vil vi altså meget opmærksomt følge, hvad der kommer fra færdselssikkerhedskommissionen.