

[Aase Olesen]

De øvrige ændringsforslag, der er stillet, vil vi stemme imod, dog vil et par af gruppens medlemmer stemme for ændringsforslag nr. 2, der drejer sig om at bibeholde 110 km i timen som hastighedsgrænse på motorvejene.

Birgith Mogensén (CD):

Generelle fartrestriktioner har mere end nogen anden bestemmelse i færdselsloven givet anledning til politiske brydninger. Der er her tale om regler, som vedvarende bliver kritiseret, angrebet, betvivlet, anbefalet følelsesladet osv.

Vi står nu ved anden behandling af justitsministerens forslag til indbygning af de midlertidige fartgrænser på 80 og 100 km i timen for henholdsvis veje uden for byerne og motorveje. Der optræder et snævert flertal af ikke mindre end 6 mindretal. Det er næppe for meget at forvente, at ændringer i færdselsloven til gavn for færdselssikkerheden gennemføres i stort set bred enighed, så er ændringerne nemlig klare for befolkningen og kan forventes respekteret.

Under udvalgsbehandlingen i retsudvalget har vi fået at vide, at efter et skøn ca. 30 pct. mere eller mindre systematisk overskrider fartbegrænsningerne. Vi har også fået at vide, at ca. 60 pct. af politiets rapporter om færdselsforseelser gælder fartbegrænsningerne. Enhver kan se, at vi her er inde i en situation, som er mindre holdbar, uanset om man er for eller imod 80 km og 100 km i timen. Det signal, vi udsender til befolkningen med denne ændring af færdselsloven, er, at folketinget står usikkert over for værdien af indgrebet. Enhver kan sige sig selv, hvad det betyder for respekten for disse regler. Mangel på respekt for nogle færdselsregler, som kan læses direkte ud af svarene fra justitsministeren til retsudvalget – der er ca. 72.000 rapporter i 1980 for overtrædelse af fartgrænserne – kan smitte af på andre regler.

Under udvalgsbehandlingen har vi kunnet fornemme, at der reageres mod politiets håndhævelse af fartgrænserne. Mund-til-mund-metoden er i brug om placeringen af politiets målesteder; der findes sågar en pjece i omløb, der viser, hvorledes man skal være opmærksom på de indikationer i normalbilledet af det danske landskab, som i

god tid afslører, at der er politikontrol. Der har været eksempler på, at kørerne er vendt om efter at have passeret en fartkontrol for at opsætte hjemmelavede skilte med advarsler, eller at modkørende med blink afprøver deres lygter – med den bivirkning, at der advares mod fartkontrollen. Vi ved også, hvorledes hyrevognscentraler udsender kodemeddelelser over radionettet, så snart der etableres fartkontrol.

Griber disse ting om sig, vil forholdet politi og borgere imellem blive belastet, til skade for retssikkerheden i landet. Der er al mulig grund til at stoppe op og tænke sig om en ekstra gang.

Wilhelm (VS):

VS vil stemme for forslaget om 50 km i timen i bymæssig bebyggelse, som er stillet af SF og de radikale, og som vi selv stillede i sin tid, da den nuværende færdselslov blev vedtaget, og for det følgeforslag, som også er stillet af de to partier, og imod samtlige andre ændringsforslag i og uden for betænkningen.

Knud Lind (FP):

Jeg vil indledningsvis takke dem, som har bebudet, at man ønskede at stemme for mine ændringsforslag. Det, som jeg har sagt i betænkningen, går i korthed ud på, at man selvfølgelig holder de 60 km i timen i bymæssigt bebyggede områder, og at man også holder 80 km i timen på landevej uden for bymæssigt bebyggede områder. Men dertil skal man se, at køretøjer over 3.500 kg skal sættes op fra de 70 km i timen til 80 km i timen. Årsagen til det er, at jeg ønsker, at hastighedsspredningen på en given vej bliver så lille som muligt. Det findes der en amerikansk rapport om ifølge det bilag, vi har set under udvalgsarbejdet. I den rapport siger man, at der sker færre uheld, hvis hastigheds-spredningen på en given vejstrækning er så lille som muligt. Derfor ønsker jeg med det ændringsforslag at undgå de farlige overhaling på landevej, som vi ser. Man ved også godt, at mange lastbilkøretøjer nærmest kører i kolonnekørsel, og dér får vi en endnu farligere overhaling, men ved at sætte dem op til en hastighed svarende til køretøjer under 3.500 kg får man altså en ensartet afvikling af trafikken.