

[Justitsministeren]

tættere bebyggede områder fra 60 til 50 km/t og spørgsmålet om de tunge køretøjers hastighedsforhold.

Både fru Annelise Gotfredsen og andre af dem, der har haft ordet i dag, har bestridt nogle af de tal, der foreligger dels i betænkningen fra færdselssikkerhedskommissionen, dels i andet materiale, som er stillet til retsudvalgets rådighed. Jeg tror ikke, det har noget formål, at vi går ind i en mere detaljeret drøftelse af alle disse tal; jeg kan kun sige, at det er min faste overbevisning, ganske ligesom det er færdselssikkerhedskommissionens flertals, at disse hastighedsbegrænsninger inden for alle de kategorier, der har været tale om, har været med til at øge færdselssikkerheden. Det er vores faste overbevisning, og det er udgangspunktet for det forslag, vi har fremsat.

Hvad angår hr. Voigts påstand om, at vi lige så godt kunne give hastigheden fuldstændig fri på motorveje – for når de har det i Tyskland, hvorfor så ikke her? – skal jeg gøre en enkelt undtagelse fra det, jeg før sagde, og endnu en gang fastslå, at ulykkesfrekvensen på tyske motorveje er adskillige gange større end på danske motorveje. Det er blot ét eksempel på, at det åbenbart er meget vanskeligt at få selv helt klare og uafviselige tal taget til efterretning hos enkelte af deltagerne i debatten.

I øvrigt vil jeg ikke gå ind i diskussionen mellem fremskridtspartiets forskellige medlemmer.

Over for fru Marianne Bentsen-Pedersen skal jeg understrege det, jeg har sagt til fru Mette Madsen, nemlig at der snart vil blive taget stilling til spørgsmålet om en nedsættelse af hastigheden i tættere bebyggede områder.

Hr. Knud Lind var inde på spørgsmålet om hastigheden på motorveje og nævnte, at det, der medfører en del af ulykkerne, er manøvrer ved frakørsel. Det er naturligvis fuldstændig korrekt, men jeg er sikker på, at det også er en kendsgerning, at jo større hastigheden er, når frakørselsmanøvren indledes, jo større er risikoen for et uheld. Derfor er også frakørsels- og tilkørselsmanøvrer af betydning, når man skal vurdere hastighedsbegrænsningernes relevans.

I anledning af hr. Hagen Hagensens kommentarer til bødernes størrelse skal jeg sige, at vi vil tilbagekalde den cirkulæreskrivelse,

der er udstedt i medfør af energiministeriets bekendtgørelse om hastighederne, når dette lovforslag formentlig er vedtaget, og derefter vil de specielle oplysninger om domspraksis, der er givet i denne cirkulæreskrivelse, altså ikke længere være af relevans for anklagemyndigheden, som så må drage de konklusioner deraf, som vil være naturlige, og de vil formentlig gå i den retning, hr. Hagen Hagensen netop antydede.

Afslutningsvis vil jeg gå lidt uden for det, der egentlig er på bordet i dag, og se på en anden ting, der også har betydning for det, vi diskuterer, nemlig en færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, som blev offentliggjort for en måneds tid siden. Denne redegørelse har et særpræg derved, at den er udarbejdet i samarbejde mellem tre forskellige ministerier: justitsministeriet, miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder

Redegørelsen er efter min opfattelse særdeles optimistisk i sit syn på virkningen af de forskellige restriktioner og andre foranstaltninger af færdselsmæssig karakter, der er foretaget. Der er tale om markant forbedrede færdselssikkerhedstal inden for om ikke alle – nemlig ikke inden for den bløde trafik – så dog væsentlige områder. Lad mig nævne, at det, man understreger i denne meget vigtige redegørelse, er en lang række elementer, som har medvirket til denne gunstige statistik. Man understreger hastighedsgrænserne, selebrugen, brug af styrthjelm, bedre veje, færre sorte pletter i landskabet og en bedre byplanlægning. Det er en lang række elementer, man konstaterer har været afgørende for den bedre statistik, vi har fået.

Lad mig tage blot to tal. Man vil erindre, at der for 2–3 år siden her i landet med rette var en ganske stor offentlig kritik i anledning af, at mange børn blev dræbt eller kvæstet i trafikken. I 1978 blev der dræbt 104 børn. Dette tal gav anledning til en del af det arbejde, som er gået forud for den redegørelse, jeg har nævnt her, og dette arbejde har været ledet af regeringens færdselssikkerhedsudvalg. Det viser sig, at antallet af dræbte børn i trafikken er gået ned fra 120 i 1978 til 54 i 1980, og det forekommer mig at være en markant forbedring, der skyldes de elementer, jeg lige har nævnt her.

Derfor må jeg for mit vedkommende fraråde, at man med disse tal i erindring fjerner blot ét af de elementer, som har medført, at