

[Wilhelm]

råde. Jeg synes egentlig nok, at det burde være fremgået af lovforslaget, hvis det er det, der er hensigten, men ministeren skal da i hvert fald takkes for, at det blev sagt så tydeligt; så ved vi, hvad vi har at rette os efter.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 25:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forhøjelse af generelle hastighedsgrænser fra 80 til 90 km i timen og fra 100 til 120 km i timen).

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 7/10 83).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Forslaget om ændring af den generelle hastighedsbegrænsning på veje uden for tættere bebygget område og på motorveje må naturligt give anledning til at spørge, om den færdselslov, vi har, er god nok eller tiden er kommet til at foretage ændringer i den.

Jeg kan tilslutte mig den opfattelse, som forslagsstillerne giver udtryk for, nemlig at hastighedsgrænserne bør op til ny overvejelse. Samtidig mener jeg, at hastighedsgrænsen for lastbiler bør tages op til drøftelse, idet der er en naturlig sammenhæng mellem de forskellige hastighedsgrænser, vi har på vore veje.

Jeg finder herudover, at der er flere færdselssspørgsmål, som man må tage op til drøftelse med henblik på en eventuel revision af loven. Jeg tænker på det meget vigtige

spørgsmål om gennemførelse af en ny køreuddannelse, som justitsministeriet i de senere år har arbejdet med.

Endelig kan jeg også nævne, at der fra forskellig side er rejst ønske om nye regler for cyklistere og lempelse af reglerne for motorsport.

Såvel spørgsmålet om ændring i de gældende hastighedsgrænser som spørgsmålet om en ny køreuddannelse er af vital betydning for færdselssikkerheden, og det er min opfattelse, at ændringer af den art bør ske på et bredt og velunderbygget beslutningsgrundlag. Statistiske oplysninger om uheld og uhelbredens fordeling må ligge klar og bør indgå i udvalgets vurdering, når lovforslaget når frem til udvalget. Herudover må der også medtages andre hensyn. Jeg tænker med hensyn til hastighedsgrænserne på, om grænserne i dag opfattes som naturlige og rimelige af alle trafikantgrupper.

Ved drøftelse af færdselslovsproblemer vil der altid være, ved vi, mange forskelligartede hensyn, som må inddrages. Derfor har jeg planlagt en færdselslovskonference i januar 1984, hvortil jeg ud over folketingsmedlemmer og særligt sagkyndige vil indbyde et bredt spektrum af organisationer og andre i færdselslovsproblemerne interesserede til drøftelse af de problemer, som jeg her har nævnt.

Det vil derfor være naturligt, synes jeg, at folketingets drøftelser af de generelle hastighedsbegrænsninger afventer denne konference, hvor så mange interesserede får lejlighed til at deltage i en samlet drøftelse af færdselsproblemerne. I den forbindelse kan jeg særligt fremhæve, at justitsministeriet afventer en betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen om lastbilers generelle hastighedsbegrænsning. Denne betænkning forventes at foreligge inden udgangen af dette år, således at der skulle være et bredt grundlag for at drøfte lastbilers hastighedsbegrænsning på konferencen i januar 1984.

Med hensyn til de to hastighedsbegrænsninger, som fremskridtspartiets forslag omfatter, kan jeg allerede nu oplyse, at det er min umiddelbare vurdering, at der er grundlag for at gennemføre en forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse på motorvejene, og forslaget om 120 km i timen forekommer mig nærliggende.