

[Povl Brøndsted]

det rigtige så er fra 80 til 90 eller fra 80 til 100, eller det er fra 100 til 110 eller 120 eller 130, synes vi ikke der i øjeblikket er grundlag for helt at vurdere. Vi vil vurdere det med en positiv interesse for at ændre det, for der er ikke noget forhold mellem det, der er vort vejnet, det, der er vores transportmidlers kunnen, og så de hastighedsgrænser, vi har i dag. Derfor mener vi også fra venstres side, at ind i billedet skal spørgsmålet om hastigheden i byerne, for det er jo ikke sikkert, at det alene er et spørgsmål om at forhøje hastigheden; der kan også være steder, hvor vi skal nedsætte den. I det hele taget er det et spørgsmål, om vi ikke skal være mere differentierede i vor hastighedsplacering på de lige, åbne stræk, på de mindre trafikerede tider osv. osv.

Jeg hilser med glæde ministerens varsel om, at der vil komme en trafikikkerheds-konference, og jeg kan sige, at vi fra venstres side i udvalget går ind med åbent sind for ændringer. Vi vil være meget glade, hvis både det resultat, der kommer ud af færdsels-sikkerhedskommissionens arbejde, det, der kommer ud af en konference, og det, der kommer af statistisk materiale, er med til at gøre arbejdet så godt og så rigtigt for sikkerheden som muligt.

Alice Faber (SF):

Hastighedsgrænserne diskuteres inderligt. Det at komme 2 minutter hurtigere frem somme tider er, som om det var livet om at gøre. Det er noget, som optager mange og mange forskellige forsamlinger.

De redegørelser og betænkninger, som færdselssikkerhedskommissionen kom med i 1980 og 1981, viser, at uheldsfrekvenserne faldt, efter at hastighederne blev nedsat ved begrænsningen af benzinforsbruget, fra 1978 til 1979. Det fald, som skete, var på 10-15 pct., og omregnet til tal vil det sige 50-60 uheld om året på motortrafikvejene. På landevejene var det op til ca. 17 pct. Jeg har spurgt Rådet for Trafikikkerhedsforskning i dag, og det giver udtryk for, at tendensen er den samme, faldet har holdt sig. Det synes jeg er meget væsentligt, når vi skal diskutere, hvorvidt vi skal ændre hastighederne. Det må være det væsentligste, om vi kan forhindre nogle trafikuheld og nogle trafikulykker. Det kan ikke være så vigtigt, om man kan

komme 2 minutter hurtigere frem eller ej. Derfor er vi fra socialistisk folkeparti modstandere af forslaget. Vi er modstandere, fordi vi for enhver pris vil prøve at undgå nogle af de ulykker, der sker. Vi synes, det er vigtigere end at tage hensyn til dem, der har brug for at køre hurtigt.

Et andet argument for at gå imod forslaget er, at der ikke er nogen grund til at få benzinforsbruget til at stige igen. Vi har brug for, at vi ikke forbruger valuta til indkøb af benzin.

Der er et andet argument, som også spiller ind i forbindelse med at gå imod forslaget, og det er, at de bilister, der kører på vejene, har mange forskellige aldre, fra 18-års alderen og opad. Vi ved, at det er de unge bilister, fortrinsvis mændene, og de gamle bilister, som først og fremmest bliver ramt, som først og fremmest er udsat for trafikuheld. De skal stadig væk køre på vejene. Vi kunne godt tage hensyn til dem.

En fjerde ting, som ligger til grund for vores beslutning, er, at en meget stor forskel på hastighederne fra den ene form for vej til den anden i sig selv gør, at det er svært for bilisterne at vænne sig til ændringen, hvorved de meget nemt bliver inspireret til at køre for hurtigt, hvis vi sætter hastighederne op på vores motorveje.

Vi vil meget gerne deltage i færdselskonferencen. Vi synes, at vi mangler en opfølgning af færdselskommissionens undersøgelser; statistikken standser ved 1979, og vi synes, der er brug for flere tal, men på nuværende tidspunkt er vi imod at sætte hastighedsgrænserne op.

Birgith Mogensen (CD):

CD mener, at forslagsstillernes oplæg er sund fornuft; derfor ser vi positivt på dette forslag om ændring af færdselsloven. Vore motorkøretøjer og kvaliteten af vores vejnet indbyder til at færdes med en større hastighed end hidtil tilladt. Derfor er det en kendsgerning, at de nugældende hastigheder generelt ikke overholdes hverken på motorveje eller på veje, som passerer gennem landområder, der ikke er tæt bebygget. Beviset på den nuværende mangel på retsbevidsthed er, at ca. 50 pct. af færdselspolitiets rapporter omhandler overtrædelser af de nugældende farthastigheder på henholdsvis 100 km i ti-