

[Duetoft]

Jeg har fornøjelsen af at bo i den indre by i København, og det kunne godt være, at det forhold, at en hel del cyklister gang på gang cykler imod færdselsretningen, og at fodgængere gang på gang går over for rødt lys, måske også var med til at sætte ulykkesantallet op i bymæssige bebyggelser. Derfor kan det godt være, at man ikke så ensidigt, som man gør her, skal placere skylden for ulykkerne i de bymæssige bebyggelser på biler.

Vi kan som sagt ikke støtte lovforslaget. Det bygger efter vores opfattelse på en helt forkert grundtanke.

**Ove Jensen (FP):**

Fremskridtspartiet afviser SFs forslag om en generel nedsættelse af hastighedsgrænserne fra 60 til 50 km i timen i bebyggede områder, men dermed er der ikke sagt, at vi ikke mener, at der er et problem med trafikken i byområder, og det har vi i øvrigt også gjort opmærksom på i bemærkningerne til det lovforslag, som blev behandlet lige før. Jeg kan forstå, at justitsministeren også er opmærksom på det problem, og så må vi afvente forslaget fra justitsministeren.

**Lenger (VS):**

Den nuværende hastighedsgrænse i byområderne på de 60 km i timen blev indført, fordi der var to hensyn, man ville tage. For det første var der det trafikafviklingsmæssige og for det andet det transportøkonomiske hensyn. Så kom der nogle overvejelser om, at en grænse på 60 km i timen i højere grad ville blive overholdt af bilisterne end en grænse på 50 km i timen, altså de samme overvejelser, som har været fremme under det foregående forslag, der har været til behandling.

Derimod ligger der ikke de store trafikikkerhedsmæssige overvejelser bag, og her mener VS, at det bør være det hensyn, vi først og fremmest skal se på, når vi tager stilling til hastighedsgrænserne. Med trafikikkerhed må vi derfor også se på andre end bilister. Vi må først og fremmest se på cyklister og fodgængere, for det er trods alt dem, der må afgive i trafikikkerhed, hvad bilister eventuelt måtte vinde i effektivitet og økonomi.

Det er også fodgængerne og cyklisterne, der først og fremmest føler utrygheden, og blandt fodgængerne er det børn, ældre og

handicappede, der oplever utrygheden mest, og det er der ikke noget at sige til. I den forbindelse er det end ikke afgørende, om en ulykke faktisk sker, men om man ud fra sin egen virkelighed er bange for, at den skal ske.

Som mindretallet i færdselsikkerhedskommissionen siger, er det yderst tvivlsomt, om der, når alt kommer til alt, overhovedet ligger nogen trafikafviklingsmæssige og transportøkonomiske hensyn i grænsen på de 60 km i timen. Tidstabet ved en lavere maksimumsgrænse må især i byområderne – det er jo dem, vi taler om her – vurderes som meget begrænset, og vi kan ikke indrette hastighedsgrænserne efter, om vi nu kan forvente at få dem overholdt eller ej. I hvert fald ville det være et princip med ganske interessante konsekvenser, hvis vi i øvrigt lagde det til grund i lovgivningen.

Mange steder er der fortsat ikke cykelstier i byerne, og især på disse strækninger er en nedsættelse af hastighedsgrænsen påkrævet. Det er meget ubehageligt at køre på cykel på en vej, hvor der er stor trafik, høje hastigheder og ingen cykelstier, og de undersøgelser, som SF henviser til i begrundelsen for forslaget, viser netop, at en sænkning af hastighedsgrænserne mindsker antallet af ulykker, hvor det oftest er en bilist, der er den ene part, og en cyklist eller en fodgænger, der er den anden part. Vi ved også om de ulykker, at det altid er fodgængerne eller cyklisterne, som kommer dårligst ud af dem.

Derimod vil vi i disse overvejelser ikke gå ind på at diskutere, hvem der har skyld og ikke skyld, når der sker ulykker. Det er simpelt hen alt for alvorligt et spørgsmål til at gå ind i disse efter min mening noget platte betragtninger, som hr. Duetoft var inde på, om, hvem der nok dybest set havde skylden, med andre ord, at det var deres egen skyld, når de kom så dårligt ud af det.

Færdselskommissionen har arbejdet en del med mere differentierede hastighedsgrænser, og det er en tanke, som bestemt ikke ligger os fjernt. En differentieringsmulighed kunne netop være en bedømmelse af de trafikale forhold med udgangspunkt i trafikanternes tryghed. Det ville føre til, at hastighedsgrænserne ikke blot skulle være lavere i byområderne, men også lavere på gader og veje uden cykelstier end på gader og veje med cykelstier.