

[Lenger]

En differentiering af hastighederne kunne også have som konsekvens, at den kunne påvirke bilisternes valg af rute – med mere trafikfredeliggørelse til følge i de kvarterer, hvor højest tilladte hastighed blev sænket.

Vi har kun den betænkelighed omkring differentierede hastighedsgrænser, at det kan blive svært at gøre dem entydige. Det må aldrig nogen sinde være et problem, om trafikanten ved, hvilken hastighedsgrænse der er gældende dér, hvor han eller hun kører, men et zonesystem med farveafmærkninger, som en del af færdselskommissionen har været inde på, kunne være en af mulighederne.

Udgangspunktet, når vi skal fastlægge hastighedsgrænserne, må være, at byer først og fremmest er noget, vi har til at være i, bo i, arbejde i, leve i, og det gælder i særdeleshed boligkvartererne; her er det især påkrævet med en nedsættelse af hastighederne. Dernæst skal vi tage trafikale hensyn, og for os er det vigtigste trafikale hensyn ikke effektiviteten og økonomien for den enkelte trafikant eller den enkelte bilist, men derimod trafikikkerheden, og sikkerhed kan vi ikke diskutere, uden at vi starter med at tage udgangspunkt i de mest udsatte grupper og deres sikkerhed og deres tryghed, dvs. fodgængere og cyklister.

Derfor kan vi anbefale SFs lovforslag.

Alice Faber (SF):

Som mange af ordførerne har været inde på, fandt vi i SF også, at kommissionens argumentation for at nedsætte hastighederne i bymæssig bebyggelse fra 60 km til 50 km i timen var så væsentlig og så god, at vi fandt, at det var vigtigt, at vi fik forslaget fremsat så hurtigt som muligt. Det har da også vist sig under denne debat i folketinget, at der faktisk er flertal for at nedsætte hastigheden i bymæssig bebyggelse fra 60 km til 50 km, og det er jeg selvfølgelig meget glad for. Jeg synes, det er vigtigt, at justitsministeren har det med, når nu justitsministeren vil fremsætte et forslag til ændring af færdselsloven inden sommerferien. Justitsministeren er modstander af det, går altså ind for, at man skal fastholde de nuværende grænser, men det er der altså ikke flertal for.

Jeg vil sige til hr. Helge Adam Møller, at i Sverige er der jo også differentierede hastigheder i bymæssige bebyggelser, og det kan vi

også godt acceptere i SF, fordi der er stor forskel på de forskellige områder, men den generelle hastighed skal nedsættes til 50 km i timen.

Det var lidt svært at høre – jeg fandt ikke ud af det – om venstre gik ind for at nedsætte hastighedsbegrænsningerne, men jeg forstod, at venstre også så meget alvorligt på de ulykkestal, som bl.a. hr. Estrup meget fint gjorde rede for i sit indlæg. Han kom jo meget klart med argumenterne fra kommissionen om, at det er de svage, gående og cyklister, det går ud over, og fortalte, hvordan kommissionen beskrev, hvordan de fleste ulykker sker i bymæssig bebyggelse.

Til hr. Duetoft, som gav udtryk for, at de bløde trafikanter faktisk selv er ude om det i meget stor udstrækning, kan jeg kun sige, at de gamle går ikke så hurtigt over gaderne og børnene kan ikke altid overskue situationerne og de handicappede har fantastisk svært ved at komme over gaderne. Der er mange problemer ved at være blød trafikant. Vi ser hver eneste dag, hvor svært det er at komme over gaden for folk, der ikke er meget hurtige til bens.

Hr. Lenger var inde på, at det er trafikikkerhedshensyn, der først og fremmest spiller en rolle for VS, og det kan vi kun være meget enige i. Alt i alt må jeg sige mange tak for en velvillig modtagelse fra flertallet i folketinget. Det glæder os naturligvis meget.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Jeg må lige for god ordens skyld sige, at jeg gav altså ikke noget bindende tilsagn om, at vi støtter lovforslaget. Jeg sagde, vi var positive.

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.