

[Helge Adam Møller]

lad mig belyse med et eksempel, hvad det drejer sig om.

Hvis der nu var 100 folketingsmedlemmer til stede i denne sal – det er der ikke, men hvis vi så tager journalister og tilhørere med – tænker vi os, at hvert af de 100 mennesker fra 1. januar 1985 kører 20.000 km om året på motorvej 50 år i træk. Når vi når frem til år 2035, har de alle sammen kørt 1 mill. km. Af de 100 mennesker vil der statistisk set være 6 mennesker, der på et eller andet tidspunkt har været indblandet i et uheld. De øvrige 94 vil gennem de 50 år overhovedet ikke have været indblandet i et uheld med personskaade på motorvej. Det fortæller noget om, hvor utrolig sikkert det er at køre på motorvej. Hvis det var på landevej, så ville 40 af dem være kommet til skade.

Dette meget lave uheldstal skyldes først og fremmest, at disse veje er bygget til større hastigheder. De er trafikikkerhedsmæssigt langt forud for det øvrige vejssystem herhjemme. Derfor kunne det være meget ønskeligt, at man fik flyttet mere trafik fra de almindelige landeveje, fra hovedlandevejene, hvor der sker et større antal uheld, over til de sikre motorveje. Dette er hovedideen med lovforslaget, og derfor kan vi varmt anbefale, at man følger den idé og tanke at få mere trafik over på de sikre motorveje og motortrafikveje.

Den samme hensigt, at få mere trafik over på disse langt sikrere vejtyper, gør, at vi kan følge justitsministerens forslag om, at hastigheden for lastbiler og busser på motorveje hæves med 10 km i timen.

Lad mig ganske kort sige, at en del af debatten i sommerens løb har gået på, om man skulle sænke den nuværende generelle hastighedsgrænse i bymæssig bebyggelse på 60 km i timen et eller andet antal kilometer, eksempelvis til 50 km i timen.

Der er to ting, jeg godt vil nævne.

For det første er gennemsnitshastigheden for trafikken i byerne i øjeblikket under 50 km i timen, og det vil sige, at effekten af at sænke grænsen til 50 km i timen sandsynligvis vil være meget lille.

Det andet, vi lægger vægt på, er, at man tilgodeser de svage trafikanter. Det er jo især dem, der bliver ramt af uheld i byerne, altså cyklister og gående. Vi mener, at de tilgodeses bedst ved, at man dels sænker hastigheden for lastbiler i byerne fra 60 km til 50 km

i timen, dels gør det, lovforslaget lægger op til: giver mulighed for i langt større omfang end hidtil at fastsætte lokale hastighedsgrænser, meget ofte lavere hastighedsgrænser, på de veje eller i de områder af byerne, hvor der er stor risiko. Det mener vi vil sikre de svage trafikanter bedre end en generel nedsettelse.

Lad mig til slut sige om køreuddannelsen, at jeg er meget enig i det, hr. Jimmy Stahr sagde. Vi synes også, at det er en god reform, der lægges op til.

Angående motorløb på veje er vi ikke enige. Vi synes, det er rimeligt, at motorsportsorganisationerne, rallysporten, får den mulighed. Jeg synes, man skal bemærke, at der i ministerens lovforslag står, at det kun er på »mindre betydende og mindre befærdede veje« – som man totalt vil afspærre – der i enkelte tilfælde kan gives lov til at afvikle hastighedskonkurrencer.

Vi kan altså anbefale lovforslaget og ser frem til en grundig og omfattende behandling i retsudvalget.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Jeg synes, at de bemærkninger, hr. Helge Adam Møller kom med om motorvejenes sikkerhed, var meget fine. Men det kunne jo netop begrunde en oplysningskampagne for at få folk til at bruge motorvejene mere. Derimod kan jeg ikke rigtig se, hvordan det, at sikkerheden er god, begrunder, at vi roligt kan sætte farten op, så vi kan få den samme usikkerhed, som vi har på andre veje.

I den sammenhæng er vesttyskerne, som jo har fri hastighed i øjeblikket, i gang med – jeg vil bede ministeren om at undersøge, om ikke det er rigtigt – at undersøge mulighederne for en fartbegrænsning på 100 km i timen. Det ved jeg at bl.a. SPD i Vesttyskland er gået ind for. Det kan være, at ministeren kan fortælle mere om det.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Bare to ting: en oplysningskampagne er jeg helt enig i. Jeg tror ikke, at der er så forfærdelig mange, der er klar over, hvor meget sikrere disse veje er. Ved at man hævede hastighedsgrænserne på disse veje, altså gjorde