

[Ebba Strange]

delig meget til cyklisterne i dette forslag, men vores forslag om 50 km i timen ville i hvert fald betyde noget netop for dem.

Estrup (RV):

I foråret behandlede vi her i salen to forslag om ændringer i de generelle hastighedsgrænser, dels et forslag fra fremskridtspartiet om at sætte hastigheden op på motorveje og uden for tæt bebyggede områder, dels et forslag fra socialistisk folkeparti om at sætte hastigheden ned inden for tættere bebyggede områder. Ved den lejlighed tog vi hul på den generelle debat om hastighedsgrænser, og derfor kommer ministerens stillingtagen, som den nu fremgår af lovforslaget, ikke som nogen stor overraskelse for os, der deltog i debatten. Tilsvarende går jeg ud fra, at justitsministeren heller ikke vil være særlig overrasket over de reaktioner, som han nu får.

Det, der derimod har overrasket mig, er det grundlag, som ministeren – i hvert fald hvis man skal dømme ud fra lovforslagets bemærkninger – bygger sin stillingtagen på. Jeg kan helt tilslutte mig, at når man skal overveje fastlæggelsen af generelle hastighedsgrænser, må man lægge meget betydelig vægt på uheldsstatistikken for de forskellige vejtyper og i den forbindelse søge at opnå en hensigtsmæssig spredning af trafikken. Det er næsten selvfølgelig. Men hører det ikke med, at man samtidig forsøger at vurdere effekten på antallet af uheld og på trafikintensitet af de forslag, man fremsætter? Sådanne prognoser er tidligere udført af vejdirektoratet og indgik i den første af de tre delbetænkninger fra færdselssikkerhedskommissionen, som danner baggrund for dette lovforslag. Forslagets bemærkninger ikke så meget som antyder, at man har forsøgt at vurdere virkningen af de ændringer i hastighedsgrænserne, som nu foreslås.

Dernæst har det ligeledes undret mig – og det har også, så vidt jeg kan bedømme det, undret andre ordførere – at man ikke så meget som nævner problemstillingen hastighedsgrænser og energiøkonomi. Da man gennemførte den midlertidige nedsættelse af hastighedsgrænserne i foråret 1979, var motivationen dog i første række energibesparelse, og i den omtalte første delbetænkning fra færdselssikkerhedskommissionen gøres der omhyggeligt rede for denne side af sagen.

Nu nogle få år efter er spørgsmålet åbenbart overhovedet ikke værd at berøre. Så meget har Nordsøolien dog vist ikke ændret den danske energisituation, og betalingsbalancudviklingen er jo ikke ligefrem komfortabel. Jeg håber, ministeren under udvalgsarbejdet vil være i stand til at kaste lys over nogle af de her rejste problemer. Det forekommer mig nødvendigt for en velunderbygget stillingtagen.

Jeg skal derefter knytte nogle bemærkninger til enkelte af bestemmelserne i lovforslaget, først og fremmest til de generelle hastighedsgrænser. Samtidig vil jeg gerne henvise til, hvad jeg som ordfører sagde, da vi behandlede disse spørgsmål i foråret. Jeg gjorde her rede for det radikale venstres ønske om, at den generelle hastighed i tættere bebygget område nedsættes til 50 km i timen, og jeg skal tillade mig at citere et enkelt afsnit fra Folketingets Forhandlinger 1983-84, 2. samling, sp. 3955, hvor jeg sagde:

»Trafikken i tætte bymæssige bebyggelser rummer helt specielle problemer. Den er uoverskuelig. Den blander et stort antal meget forskellige trafikarter og fører derfor til stor spredning i hastigheden. Konsekvenserne af ulykker er voldsomme, fordi en række af trafikanterne, først og fremmest cyklister og fodgængere, er totalt ubeskyttede. Derfor er der grund til at gøre noget særligt for at begrænse ulykkesrisikoen her.«

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig ministerens forslag om en uændret grænse på 60 km i timen, men jeg har dog med interesse noteret den forhandlingsvilje, som ministeren antyder, når det i bemærkningerne hedder, at det ikke er afgørende, om udgangspunktet for en hastighedsdifferentiering er 50 eller 60 km i timen.

Tilsvarende kan jeg heller ikke tilslutte mig ministerens forslag om en stigning til 120 km i timen på motorvej. Som det fremgik af debatten i foråret, finder jeg, at der kan være grund til at overveje fartgrænserne på motorveje. Ikke mindst ønsket om at flytte trafik fra almindelige landeveje med stor ulykkesrisiko til motorveje med lav ulykkesfrekvens kan tale herfor, men det er et spørgsmål, som må overvejes nøje, og en forhøjelse til 120 km i timen forekommer mig under alle omstændigheder stor – og for stor.

Hvad angår motortrafikveje, finder jeg det ikke velbegrundet generelt at øge hastigheden