

[Ruth Olsen]

en diskussion om, hvilke andre former for represalier der kunne tænkes sat ind over for kommunerne, hvis ikke de vil acceptere at bygge lejerboliger, sådan at der kan blive en bedre fordeling i landets kommuner.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, be-
tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 50:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Af Dohrmann (FP) m.fl.

(Fremsat 24/10 85).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Lovforslaget er i overensstemmelse med det forslag om ændring af færdselsloven, jeg fremsatte i oktober 1984. Vedrørende bymæssig bebyggelse gik dette forslag ud på, at vi skulle opretholde de 60 km i timen i byområder, men have differentieret hastighed. Den sidste del, jeg her nævnte, blev gennemført i overensstemmelse med forslaget. Jeg regner det for en fordel, at vi har differentieret hastighed i bymæssige områder. Der er meget stor forskel på forsvarligheden af, om man kører med den ene eller den anden fart, og det er noget, der på det rette grundlag kan gennemføres, uden at det bliver til en skilteskov. Den del af lovforslaget, at vi skal have differentieret hastighed, er altså rimelig og rigtigt gennemført ved færdselsloven, og jeg går ud fra, at det ikke er den del af det, forslagsstillerne ønsker ændret.

De 60 km i timen var et forslag, flertallet i færdselssikkerhedskommissionen støttede, men det var jo anderledes her i salen. Retsudvalgets flertal ønskede 50 km i timen, og det samme var tilfældet ved afstemningen her i salen.

Det har forskellige steder i pressen været nævnt, at der kun var en enkelt stemmes flertal for gennemførelsen, men det er ikke rigtigt; der var en ret betydelig forskel. Det var et i hvert fald efter forholdene relativt stort flertal, der gennemførte de 50 km i timen.

Derfor kan vi vel alle se vanskeligheder ved at få dette ændret en måned efter, at forslaget er trådt i kraft. I almindelighed er det ikke den vej, man skal gå, at man en måned efter, at en lov har fået virkninger, skal foretage ændringer. Der er jo også afholdt udgifter på dette grundlag. Det er vel heller ikke en delt ændring af færdselsloven, vi altid skal tilstræbe, og jeg gør opmærksom på, at der var andre hastighedsgrænser, der ikke var enighed om. Det gjaldt mit forslag om ændring af hastigheden på motorveje, og i hvert fald med hensyn til forslaget om 110 km i timen i stedet for 100 km var der så lille en forskel, som der næsten kunne være, da man gennemførte en opretholdelse af de 100 km.

Jeg vil dog sige, at jeg synes nok, der både i forbindelse med hastighedsgrænsen i bymæssig bebyggelse og med hensyn til det andet, jeg nævnte, hastighedsgrænsen på motorveje, kan være meget at drøfte. Jeg synes også, at den ændring, der blev gennemført af flertallet her i salen, 50 km i timen i bymæssig bebyggelse, kræver en nærmere vurdering af virkningerne. Jeg går ud fra, at retsudvalget – hvortil vi vel kan forvente at forslaget bliver henvist – vil tage fat på en vurdering af, hvordan virkningerne af de 50 km i timen har været.

Der er jo anført mange indvendinger i den sidste tid imod denne grænse. Jeg skal slet ikke komme ind på det her, men jeg vil gerne sige, at regeringen er af den opfattelse, at det rigtigste ville være det, vi foreslog, nemlig 60 km i timen i bymæssig bebyggelse med differentieret hastighed, og skulle der i retsudvalget og her i tinget være en mulighed for et ændret flertal, så er vi mere end indforstået med, at vi ændrer færdselsloven på dette punkt.