

[Justitsministeren]

I det hele taget vil det ikke overraske mig, hvis det viser sig, at Folketingets holdning til det nu foreliggende lovforslag er ganske som sidst. Men på et enkelt punkt adskiller situationen i dag sig dog fra dengang. Som bekendt havde den daværende justitsminister i efteråret 1988 forud for førstebehandlingen af CD's lovforslag anmodet Færdselssikkerhedskommissionen om at vurdere behovet for ændringer i de generelle hastighedsbegrænsninger, herunder særlig, om der er behov for forhøjelse af de generelle hastighedsbegrænsninger på motorveje og motortrafikveje.

Af Færdselssikkerhedskommissionens udtalelse, som først forelå efter tredjebehandlingen, fremgår det, at kommissionen ikke fandt at kunne drage en egentlig konklusion på spørgsmålet om, hvorvidt hastighedsgrænsen på motorveje bør være 100 eller 120 km i timen.

Jeg skal ikke gå ind i en mere detaljeret gennemgang af kommissionens udtalelse, jeg vil blot fremhæve, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin udtalelse har peget på, at der er forhold, der viser i begge retninger, og at det derfor i sidste ende for de fleste vil være et holdningsspørgsmål, om man går ind for den ene eller den anden løsning.

Færdsikkerhedskommissionen pegede i sin udtalelse også på, at man som et muligt alternativ til en generel forhøjelse til 120 km i timen kunne overveje at anvende hastighedsdifferentiering på motorveje. Tanken gik ud på, at man kunne opretholde den generelle hastighedsgrænse på 100 km i timen på motorveje, men så ved hjælp af færdselstavler sætte hastighedsgrænsen ned til 80 eller 90 km i timen på de dårligste eller tættest trafikerede vejstrækninger. Tilsvarende kunne man så hæve hastighedsgrænsen f.eks. til 120 km i timen på de bedste vejstrækninger. Derved kunne man opnå, at hastighedsgrænsen på mere end halvdelen af motorvejsnettet kunne hæves, uden at der totalt set ville ske flere færdselsuheld.

Den tanke, altså tanken om hastighedsdifferentiering på motorvejene, er efter min opfattelse nok så interessant, og Færdselssikkerhedskommissionens udtalelse er på ingen måde lagt på hylden eller glemt, men hvis der skal arbejdes videre med tanken, så mener jeg nok, at det skal ske inden for andre lovgivningsmæssige rammer, end det nu er foreslået af Centrum-Demokraterne.

Af de grunde, som jeg nu har nævnt, kan regeringen ikke støtte CD's foreliggende lovforslag.

Erling Christensen (S):

Jeg undrer mig ligesom ministeren lidt over, at dette lovforslag, som for mindre end et år siden med et stort flertal blev nedstemt i Folketinget, allerede er fremme igen. Der er, så vidt jeg kan se som medlem af Retsudvalget, ikke fremkommet nye oplysninger, som kunne begrunde en ændring af holdningen til dette forslag. Derfor kan det også undre mig lidt, at man overhovedet i CD's gruppe har fundet det oportunt allerede for nærværende at fremsætte det igen. Ministeren var jo inde på det, der er ikke kommet substantielle ting frem omkring grænserne.

Der er en lille ændring i forhold til lovforslaget, som det var fremme sidst. Heller ikke Færdselssikkerhedskommissionen har, som ministeren sagde, kunnet drage en egentlig konklusion. Det eneste nye i denne forbindelse er et svar til Retsudvalget om hastighedsnedsættelsen på de svenske veje, hvoraf det fremgår, at uheldstallet efter hastighedsnedsættelsen på de svenske veje sidste sommer er faldet.

Socialdemokratiet kan ikke støtte dette lovforslag og undrer sig over, at CD allerede nu fremsætter det igen.

Helge Adam Møller (KF):

Det Konservative Folkepartis holdning til øget hastighed på motorveje er ikke ændret til trods for de debatter, vi har haft de sidste 5-6 år. Vores principielle holdning er, at vi finder det rigtigt og tiltrængt at hæve hastighedsgrænsen.

Det vil være rigtigt, fordi motorvejene rent teknisk er bygget, så de er langt, langt sikrere end de øvrige vejtyper, og tiltrængt, fordi det er svækkende for retsbevidstheden – for folks accept af lovgivningen – at have en lov, som flertallet af Danmarks bilister ikke finder rimelig og ikke overholder.

Den holdning har vi altså stadig, og jeg kan tilføje, at den er blevet bestyrket, efter at vi har modtaget tal fra Holland, hvor man den 1. maj 1988 hævede hastigheden på motorveje fra 100 til 120 km i timen på tre fjerdedele af det hollandske motorvejsnet, nemlig de tre fjerdedele, der er af bedst standard.