

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1–32, ændringsforslaget om en ny affattelse af § 33, § 33 i den nye affattelse, og §§ 34–38 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 181:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hastighedsgrænser).

Af Nør Christensen (CD) m.fl.

(Fremsat 30/1 90. Første behandling 20/2 90. Betænkning 5/4 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Ole Espersen (S):

Det er nok lidt usædvanligt at tage ordet ved den andenbehandling, hvor der ikke er nogen ændringsforslag, men der er en særlig anledning, nemlig den, at den politiske drøftelse, som man plejer at have af et lovforslag i Retsudvalget, ikke lod sig gennemføre, fordi der ikke var nogen repræsentant til stede for forslags-

stillerne, og så må vi have den politiske drøftelse her i salen.

Det er der også god grund til, for grundlaget for forslaget er totalt forsvundet. Derfor går jeg ud fra, at vi ikke nogen sinde ser et forslag af den karakter igen. Det skal jeg dokumentere på følgende vis:

Der står i bemærkningerne til CD's forslag: »Der er intet statistisk belæg for påstanden om, at hastigheden er hovedårsagen til færdselsuheld«.

Nu gennemførte man i Holland for et par år siden en forøgelse af hastighedsgrænserne op til 120 km på nogle af motorvejene. Det ledsagede man med en meget intens trafikovervågning og en kampagne, og det resulterede i, at hastigheden de første måneder faldt, og på den baggrund skriver man i en rapport fra det hollandske trafikforskningsinstitut, citeret fra et notat, som vi har fået i udvalget fra Justitsministeriet, følgende:

»Som man måtte vente, medførte de betydelig lavere hastigheder, som kunne observeres i de første måneder, et markant fald i ulykkernes tal. Der var tale om et fald på 16 pct.«

Altså en lavere hastighed medførte, som man kunne forvente, et markant fald i ulykkernes tal. Der er ofte henvist til Holland både fra CD's side og også fra den konservative færdselspolitiske ordførers side. Nu har vi resultaterne, og de er jo overmåde interessante og taler altså klart imod en form for forøgelse af hastigheden.

Vi har også resultater af en lignende operation i USA, hvor man i nogle delstater forøgede hastigheden fra 55 til 65 km i timen. Det gjorde man af to grunde. Den første grund er den, som jeg allerede har antydnet her, at det efter nogles mening skulle medføre et lavere ulykkestal. Dér siger man, at erfaringen klart har bevist det modsatte, at der er sket en en forøgelse i dødsulykkestallet på 29 pct., fordi man forøgede hastigheden på motorvejene – 29 pct. Det er det, der er baggrunden for, at CD kan tale om, at hastigheden ikke spiller nogen rolle.

Den anden grund er særlig interessant for et Folketing, en lovgivende magt. Den går på og er også anvendt af ordførere for forskellige borgerlige partier, at når folk alligevel kører, som de kører, altså for hurtigt, lad os så gøre dem lovlydige ved at forøge hastigheden til den fart, som de alligevel kører. Også på dette punkt vi-