

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 185:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveauet).

Af justitsministeren (Engell).
(Fremsat 22/1 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg vil gerne henstille, at støjniveauet i salen sænkes.

Erling Christensen (S):

Nu skal vi i gang igen. Det er 9 måneder siden, Folketinget sidst diskuterede fartgrænser, mere kontrol og skærpede bøder.

I forhold til hastighedsgrænser får lovforslagets øvrige punkter meget lidt opmærksomhed, alle fokuserer på hastighedsgrænserne, mange fordi de nu igen regner med at få lov til at køre så stærkt, som de allerede gør. Mange synes allerede, at de 100 km/t er tilstrækkelig eller for høj en fart på grund af miljø- og energiproblemerne, atter andre synes det, fordi bare én dræbt eller tilskadekommet er én for meget, og det synspunkt er jeg enig i. Derfor er det også vigtigt at fastslå, at uheldstallet for vore motorveje – antallet af dræbte og tilskadekomne – er faldet, også selv om vi har fået flere kilometer motorvej, og det er en god og fin udvikling.

Siden Folketinget sidst i 1986 ændrede fartgrænserne, har vi næsten hvert år haft dette punkt på Tingets dagsorden. Jeg vil godt fastslå for mit eget vedkommende, at den årligt tilbagevendende diskussion nu må ophøre, så uanset hvilket resultat behandlingen af dette lovforslag får, må det fastholdes flere år ud i fremtiden. I dette forår må sømmet slås i, for det er helt uholdbart med denne tilbagevendende diskussion både for os trafikanter og for de politifolk, der skal kontrollere og sikre, at loven overholdes.

Ingen er i tvivl om, at vi i den socialdemokratiske gruppe sidste år var delt i vores holdning til stigende fartgrænser. Det er vi stadig, men jeg vil godt glæde mig over, at jeg her kan sige, at vi nu vil støtte et forslag om 110 km/t. Det kan lyde som et godt kompromis, og det er det også. Jeg beder om, at man er opmærksom på, at 110 km/t også var udgangspunktet i 1986, idet forslaget da var 50 km/t i byområder og 110 km/t på motorveje. Kun det første blev vedtaget, og godt for det.

Nu er Socialdemokratiet klar til at gå ind for 110 km/t. Hvis ministeren og regeringspartierne er klar til at støtte det forslag, er der flertal, og vi vil få de fartgrænser, man ønskede i 1986; det er meldingen fra en enig socialdemokratisk gruppe.

Til lovforslaget i øvrigt vil jeg gerne sige, at det undrer mig meget, at når det drejer sig om at fastsætte hastighedsgrænser lavere end den stadig generelle på 100 km/t, er det ministerens afgørelse, men når det drejer sig om grænser over 100 km/t, er det et lokalt anliggende. Det er ikke logisk, og det må vi se på.

Meget kan tænkes, kun fantasien sætter grænser. Hastighedskontrollen kan tænkes at være ubemandet teknisk udstyr, ikke video, men foto. Jeg kunne godt tænke mig at spørge, om ministeren er nået længere end til tænkestadiet. Hvis det er tilfældet, ville det være dejligt at få afsløret i dag, hvad ministeren konkret har planlagt.

Vi kan som sidste gang støtte de to andre elementer i lovforslaget: bedre og mere kontrol og skærpede bøder. Jeg vil her meget gerne fastslå, at bedre og mere kontrol ikke alene skal være ved til- og frakørsel ved motorvejene og på motorvejene, men at kontrollen skal ud på de andre veje, i byerne, på 80 km-landevejene og på 90 km-motortrafikvejene. Derved bliver flest mulige trafikanter motiverede til at flytte deres kørsel over på de meget mere trafiksikre motorveje, og derved formindsker vi betydeligt det samlede uheldstal. Færre dræbte og tilskadekomne i trafikken som helhed er helt i overensstemmelse med de forhåbninger, vi har i Socialdemokratiet.

Til slut vil jeg godt opfordre ministeren til at modtage den fremstrakte hånd, som jeg har givet på Socialdemokratiets vegne, så et stort flertal i enighed kan slutte denne sag og den evindeligt tilbagevendende diskussion til ska-