

[Lis Starcke]

lere have et udvalg, hvori folketingets partier var repræsenteret. Så tror jeg nu, det bliver mindre uvildigt end i det øjeblik, man vælger eksperter inden for netop dette område.

Hr. Bolvig var også positiv og ville gå ind i drøftelserne uden ellers at sige så forfærdelig meget om forslaget.

Fru Inger Stilling Pedersen syntes, det var en god ting, at man tog dette op. Det siger vi tak for.

Også til hr. Wilhjelm, som havde sympati for hensigten, og som kom så hurtigt ned fra talerstolen, at jeg kom lidt for langsomt herop, siger jeg tak.

Det er vigtigt for os at finde den balance, hvor vi har et effektivt samfund, et moderne fremskridtssamfund, men hvor det alligevel bliver sådan, at vi sørger for, at den enkelte borger har en tilværelse, som også har indhold. Det må ikke gå sådan ud over den enkelte, at sindet bliver formørket af det og man ikke får det vide udsyn og de store muligheder, som vi har i et moderne, oplyst samfund.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hastighedsbegrænsningen på motorveje) [af Mimi Jakobsen (CD) og Erhard Jakobsen (CD)].

(Lovforslag nr. L 87. Fremsat 10/11 77).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Erling Jensen):

I dette forslag, der er fremsat af fru Mimi Jakobsen og hr. Erhard Jakobsen, foreslås hastighedsgrænsen på motorveje hævet fra de gældende 110 km i timen til 130 km i timen. Som begrundelse for lovforslaget anfører forslagsstillerne bl. a., at en øget hastighedsgrænse ikke vil medføre en stigning i ulykkestallet, og at benzinforbruget kun vil blive ganske ubetydeligt forøget.

De gældende hastighedsgrænser på 60 km, 90 km og 110 km i timen blev forsøgsmæssig indført i begyndelsen af 1974. Baggrunden for indførelse af hastighedsgrænserne var bl. a., at de særlige hastighedsgrænser, der var gennemført under oliekrisen, havde medført en nedgang i ulykkestallene.

I forbindelse med gennemførelsen i 1974 af de forsøgsvisse generelle hastighedsgrænser blev det bestemt, at der efter 1 års forløb skulle foretages en undersøgelse af deres færdselsmæssige effekt. I 1975 forelød en sådan undersøgelse fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. Det fremgik heraf bl. a., at antallet af personskader i forsøgsåret var faldet med 22 pct., antallet af dræbte med 34 pct., og særlig vedrørende motorveje viste det sig, at uheldstallene var faldet med ca. 40 pct.

På denne baggrund vedtog folketinget med betydelig majoritet i 1976, at hastighedsgrænserne skulle være permanente, og de blev indføjet i selve færdselsloven.

Det spørgsmål, man herefter må stille forslagsstillerne og folketinget, er, hvilken betydning en forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 110 km i timen til 130 km i timen på motorveje vil få for færdselsikkerheden. De hastighedsmålinger, der findes fra perioden før oliekrisen på danske motorveje, viser alle, at hastigheder over 130 km i timen kun forekom i et meget begrænset omfang. På denne baggrund må det formodes, at en grænse på 130 km i timen reelt vil være det samme som tilbagevenden til fri hastighed. Da netop motorvejene havde haft den største relative uheldsnedgang efter indførelsen af de generelle hastighedsgrænser, må man forvente tilsvarende store stigninger i uheldene ved en tilbagevenden til 130 km i timen. Jeg må derfor af færdselsikkerhedsmæssige grunde stærkt fraråde at forhøje hastighedsgrænsen på motorveje fra de gældende 110 km i timen.

[Justitministeren]

Vedrørende betydningen for benzinforbruget kan jeg oplyse, at både danske og udenlandske undersøgelser har vist, at benzinforbruget ved forhøjelse af hastigheden fra 110 km til 130 i timen stiger med over 20 pct. i gennemsnit pr. bil. Stigningen i forbrug er størst for de mindre biler, og netop disse biler udgør langt den største del af den danske vognpark. En forhøjelse af hastighedsgrænsen til 130 km i timen må derfor antages at medføre en ikke ubetydelig stigning i benzinforbruget. Også derfor må jeg fraråde lovforslagets vedtagelse.

Otto Mørch (S):

Jeg kan gøre det ganske kort. Vi er i den socialdemokratiske gruppe enige med ministeren i afvisningen af forslaget om denne hastighedsforøgelse på motorvej.

Vi har jo fået klare markeringer og klare dokumentationer for, at den hastighedsgrænse, som vi i første omgang anlagde forsøgs-mæssigt, men senere gjorde obligatorisk i loven, har været rigtig. Den har først og fremmest været rigtig ud fra færdselssikkerhedspolitiske synspunkter, men den har i høj grad også været rigtig ud fra energipolitiske og dermed ressourcemæssige synspunkter. Vi er derfor fuldt og helt enige med ministeren i hans afvisning af forslaget.

Må jeg ikke benytte anledningen til at komme ind på et par generelle betragtninger vedrørende hastighedsgrænser i almindelighed. Jeg tror, at man efterhånden har fået klart bevist, at hastighedsgrænser er nødvendige af hensyn til medtrafikanter, og her naturligvis særlig de svage i trafikken. Vi finder i socialdemokratiet, at det ikke vil være ansvarlig færdselssikkerhedspolitik at give efter for et mindretals ønske om at køre stærkere end forsvarligt på vore motorveje; derfor bliver vores konklusion, at vi siger: lad fartgrænsen ligge fast.

Jeg ved ikke, hvad der får centrumdemokraterne til at fremsætte dette forslag. — Ja, det ved jeg måske nok alligevel, hvis jeg erindrer den sidste valgkamp. Der var jo to steder, hvor man særligt ønskede at markere sig fra centrumdemokraternes side, og det var blandt bilejerne og blandt parcelhusejerne. Jeg tror ikke, at det på grundlag af den færdselsspolitiske situation er klog politik at ønske lettelse på det område, man her øn-

sker lettelse på, men det må centrumdemokraterne naturligvis selv politisk vurdere. Vi afviser altså forslaget.

Voigt (FP):

I sager, der vedrører færdselslovgivningen, er det jo således, at man i de fleste partier og grupper — jeg kan nu forstå, at det ikke gælder socialdemokratiet — har forskellig opfattelse og stemmer forskelligt ud fra det, man synes er rigtigt. Det gælder også fremskridtspartiets folketingsgruppe. Der er dog et overvejende flertal i vores folketingsgruppe, der går ind for, at der på motorveje skal være fri hastighed, lige så vel som det er min opfattelse, at der er et flertal for at bevare hastighedsgrænserne på andre veje end motorveje.

Under behandlingen af færdselslovsforslaget i juni 1976 blev der stillet en del ændringsforslag til ministerens forslag på dette område. Bl. a. stillede hr. Hagen Hagensen og hr. Kurt Brauer et forslag om, at § 42 helt skulle udgå, og det blev nedstemt med 124 stemmer mod 24. Jeg stillede selv et ændringsforslag til § 42, hvor jeg foreslog, at stk. 2 skulle affattes således, at det alene var bestemmelserne i § 41, der skulle gælde for motorveje. Heri står bl. a., at hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Det blev nedstemt med stemmetallet 113 mod 31. Endelig blev der stillet et ændringsforslag af hr. Biltzing, hr. Tange og hr. Gudme om, at hastigheden skulle være 120 km i timen. Det var det, der samlede flest stemmer; det fik 95 stemmer, mens 52 stemte imod.

Hvorvidt dette lovforslag kan vedtages, er vel nok tvivlsomt. Jeg synes selv, at forslaget er et dårligt forslag. Når jeg mener, at det er et dårligt forslag, så er det, fordi det er noget halvgjort noget. Den rigtige bestemmelse om hastigheden på motorveje må gå ud på, at den er fri. Men det er dog et lille skridt i den rigtige retning, og hvis det viser sig, at det ændringsforslag, som jeg vil komme med, nemlig at der skal være fri hastighed på motorveje, bliver stemt ned, så vil et flertal i folketingsgruppen naturligvis støtte dette forslag, som er en forbedring.

Det er jo således, at mens andre veje er meget forskellige med hensyn til vejbelægning, bredde, overskuelighed, trafiktæthed,

[Voigt]

vejskæringer m. m., så er motorvejene ensartede i deres indretning, de er brede, de er uden niveauskæringer, og fremfor alt: der er ikke nogen modgående trafik. Derfor mener vi, det er forsvarligt, at alene bestemmelserne i § 41 gælder på motorvejsområdet.

Vi har stor sympati for forslaget.

Holmberg (V):

Dette forslag til lov om ændring af færdselsloven er i alle tilfælde overskueligt, hvad angår paragrafferne, idet det bare går ud på, at i § 42, stk. 2, ændres »110 km« til »130 km«. Det er da i alle tilfælde overskueligt.

Bemærkningerne er efter min mening meget søgte, og de to af begrundelserne er også direkte forkerte. Man gør opmærksom på, at de har 130 km i timen som vejledende grænse i Tyskland, men det ved vi godt, det er i og for sig intet argument for, at vi skal have det samme i Danmark. Når man gør opmærksom på, at benzinforbruget kun stiger ubetydeligt, så har ministeren nu gjort opmærksom på, at der bliver en gennemsnitlig stigning på 20 pct. Med hensyn til, at en øget hastighedsgrænse på motorveje ikke vil medføre en stigning i ulykkestallet, så siger statistikken jo noget andet.

Når det er sagt, så kan jeg i øvrigt sige: hvad vil vi opnå tidsmæssigt ved at komme til at køre en hel del hurtigere? Hvad vil vi egentlig opnå derved? Næsten ingenting på det antal motorveje, vi har. Det betyder altså mere energi, større forbrug og større ulykkestal, og på venstres vegne, bortset fra et par stykker, afviser vi forslaget.

Hagen Hagensen (KF):

Jeg vil gerne begynde at henvise til, hvad jeg udtalte, da færdselsloven var til behandling her i 1976 – det står i Folketingstidende 1975-76, sp. 10551. Der har jeg givet det syn, som stort set alle i vor gruppe dengang havde, og det samme gælder nu, også mit eget syn, at man i realiteten bør have fri hastighed, og således at bestemmelsen i færdselsloven om fartbegrænsning burde udgå. Jeg tror nemlig fortsat, at det ikke så meget er problemet med fart, som det er problemet med, hvordan de, der kører, har lært at køre, og hvordan de kører. Det er en kendt ting, at en fast grænse giver det forkerte indtryk, at man altid kan køre op til denne grænse, selv

om det kan være aldeles uforsvarligt at gøre dette. Der må køres under ansvar og med den fart, som forholdene nu engang tillader.

Overensstemmende med det ville vi mene, at det måtte være rimeligt, at man i hvert fald på motorveje havde fri fart, og vi vil derfor kunne gå ind for dette forslag om, at fartgrænsen sættes til 130 km i timen. Der kan være en enkelt undtagelse i vor gruppe, men det er i hvert fald indtrykket, at det må være rimeligt at have det på den måde. Jeg vil gerne føje til, at vore veje er bygget til det. De kan tage det.

Så vil jeg gerne spørge justitsministeren – jeg har gjort det i retsudvalget før – om vi kan få forklaring på, hvorfor man i Sverige på 2-sporede veje uden adskillelse i midten har forhøjet grænsen fra 90 til 110 km i timen i fjor. Det var rart at få det at vide. Det svar, jeg fik i udvalget, var baseret på en gammel undersøgelse. Jeg vil gerne have at vide, hvorfor man derovre mener at kunne hæve farten på veje, som vel må være meget farligere at køre på, nemlig en almindelig 2-sporet, ret smal vej, som Riksväg 1 i Sverige er det på lange stræk. Der må man køre 110 km i timen nu, og det går udmærket. Det er en kendsgerning, for jeg kører derovre så ofte, og det går udmærket godt. Hvorfor skulle der så være noget i vejen for, at man på de veje, der er bygget til det, 4-sporede eller 2-sporede med midteradskillelse, kan køre med den fart, som der er tale om?

Jeg tror, man skulle sørge for at få uddannet dem, der sidder bag rattet, bedre, således at de alle lærer at køre med den fart, som de nu kan køre med, og ikke efter, hvad der står på skiltet. Det tror jeg vil være det rette.

Ebba Strange (SF):

Vi har drøftet forslaget i socialistisk folkepartis gruppe, og vi er enige om, at folk nu har vænnet sig til disse hastighedsbegrænsninger, og det bliver i hvert fald ikke med vores støtte, de nu bliver sat op. Hvis de skulle noget, skulle de snarere sættes ned. Vi stemte i sin tid for, at hastigheden sættes ned til 50 km i timen i byområderne, men det er jo ikke det, det her forslag drejer sig om.

Vi mener, som det også er sagt både fra justitsministerens og fra den socialdemokratiske ordførers side, at det af færdselsikkerhedsmæssige grunde, af ressourcemæssige

[Ebba Strange]

grunde og af miljømæssige grunde ville være helt forkert, hvis dette folketing nu begyndte at forhøje hastighedsgrænserne.

Inge Krogh (KrF):

Hele kristeligt folkepartis gruppe går imod det foreliggende lovforslag om at hæve hastighedsgrænsen til 130 km i timen. I øjeblikket er der forholdsvis få ulykker på vores motorveje med 110 km pr. time, men som det er udtalt af justitsministeren, vil ulykkestallet stige ganske betydeligt, hvis der sker en forhøjelse af hastighedsgrænsen. Hvad værre er – og det betyder næsten mest for mig – er dette, at man ved fra sygehusene, at de læsioner, de personer pådrager sig, som er involveret i ulykkerne, bliver betydelig værre, jo højere farten er på ulykkestidspunktet.

Tove Jørgensen (DKP):

DKP er imod ophævelse af hastighedsgrænserne, og vi kan derfor ikke støtte dette lovforslag.

Ib Christensen (DR):

På vegne af et flertal af retsforbundets gruppe må vi afvise dette lovforslag. Den nedgangskurve i trafikdrab og kvæstelser, som ministeren gjorde opmærksom på, kunne meget vel risikere at blive brudt, hvis en forøgelse af hastighedsgrænserne blev tilladt. Det vil også betyde alvorligere ulykker og formentlig flere ulykker. En hastighedsgrænsesforhøjelse på motorvejene vil utvivlsomt smitte af i retning af, at folk vil køre hurtigere også på de andre veje og derved afstedkomme flere ulykker. Også benzinforbrugets forøgelse ved en hastighedsforøgelse taler afgjort imod, at man gennemfører dette forslag. Vi kan derfor ikke tiltræde det.

Wilhelm (VS):

Jeg synes, det er interessant, at forslagsstillerne på de få linjer bemærkninger, man har, kun har én begrundelse for dette forslag, og det er, at sådan er reglerne i Tyskland. Hvis det var det eneste lovforslag, der blev fremsat med den begrundelse, var det til at bære, men det er det jo som bekendt ikke.

Bemærkningerne i øvrigt – selv om andre har været inde på det – synes jeg fortjener at blive citeret en formentlig sidste gang:

»Endvidere mener forslagsstillerne, at benzinforbruget kun vil blive øget ubetydeligt ved en forhøjelse af grænsen, samt endelig at en øget hastighedsgrænse på motorveje ikke vil medføre en stigning i ulykkestallet.«

Jeg synes, at det er et fremragende monument over CDs argumentationsniveau. VS er naturligvis imod dette forslag.

Langsted (CD):

Jeg skal ikke blande mig i VS' argumentationsniveau, sådan som det normalt forekommer.

Jeg skal takke de ordførere, der har været positive over for forslaget.

Der er en ting, som minder mig meget om noget, jeg oplevede i sin tid, da jeg boede i Sverige, og det må jeg have lov til at fortælle en lille historie om. I Sverige er det sådan, at der er et flertal af den svenske riksdags medlemmer, som er afholdsfolk, og det er faktisk noget, som kommer til udtryk i det svenske folk i den alkoholpolitik, man har i Sverige. Her ser det ud til, at et flertal i det danske folketing er motorfjendsk, og det kommer til udtryk på den måde, vi diskuterer hastighedsgrænser og benzinforbrug her i landet på.

Det er naturligvis en selvfølge, kan man næsten sige, at socialdemokratiet går imod et forslag, de selv har været med til at fremstille, når også justitsministeren går imod det. Men det ville dog være gavnligt og helt positivt her i folketingssalen, hvis den socialdemokratiske folketingsgruppe også havde medlemmer, som kunne gå ind for en hastighedsgrænse på 130 km i timen eller, som nogle ordførere har været inde på, eventuelt fri hastighed.

Jeg kan ikke gå ind for det, som nogle talte om, nemlig at det er energipolitisk fornuftigt at køre langsomt. Jeg må gøre justitsministeren opmærksom på, at dengang justitsministeren vistnok var handelsminister og vi fik en 80 km hastighedsgrænse, da brugte min bil 20 pct. mere benzin ved at køre 80 km i timen end ved at køre 100 km i timen. Det er et spørgsmål om, hvilken slags bil man kører. Det drejer sig faktisk ikke om de allermindste biler, som har meget svært ved at køre op til 110-120 km i timen, men det er de effektive biler, der faktisk ikke har et større benzinforbrug, når de kører 130 km

[Langsted]

i timen, end når de kører 120 eller 110 km i timen. Det er faktisk bilerne, der afgør det.

Den socialdemokratiske ordfører kom ligesom VS-ordføreren – fra den ene ende til den anden ende – ind på CDs politik i almindelighed med hensyn til bilejere. Jeg kan ikke se, at det har noget som helst med bilejere at gøre, hvordan bilejere skal køre.

Noget helt andet er, at det er spørgsmålet om, hvordan vore veje er bygget. Vore veje er bygget til mindst 120 km i timen; det har jeg i dag fået bekræftet af vejbyggere, og da jeg selv er vejbygger, må jeg have lov til her fra folketingets talerstol at bekræfte det. Vore veje er bygget til det, og det er synd, at de ikke udnyttes på denne måde, for nu at udtrykke det sådan.

Endelig er der spørgsmålet om sikkerheden. Det hænger igen sammen med, hvilken slags veje vi har bygget. Jeg er ikke helt sikker på de statistikker, som justitsministeren og andre ordførere har ført frem. Det var under specielle forhold med hensyn til agitation osv. Så vidt jeg ved, er ulykkestallene stadig stigende.

Når vi diskuterer, hvordan vi skal udbygge vejene, om det skal være 2-sporede motortrafikveje eller 4-sporede veje, så er der ikke tale om nogen som helst form for hastighedskriterium med hensyn til, på hvilken måde vejene skal udbygges, og hvilken ulykkesrisiko man regner med fra den ene vejtype til den anden vejtype.

Jeg skal takke de ordførere, som har været positive over for forslaget, og anbefaler det til velvillig behandling i retsudvalget.

Justitsministeren (Erling Jensen):

Jeg skal gøre det ganske kort. Jeg har indtryk af, at man meget klart over for forslagsstillerne har markeret, hvilken skæbne dette forslag kan forvente at få.

Jeg er taknemmelig for, at hr. Hagen Hagensen rettede et interessant spørgsmål til mig om den svenske udvidelse af en bestemt hastighedsgrænse. Det foreligger for justitsministeriet oplyst, at dette har medført en forhøjelse af ulykkestallet på de omhandlede vejstrækninger på mellem 30 og 40 pct. Jeg er derfor taknemmelig for spørgsmålet, der giver mig anledning til dette svar.

Når repræsentanten for ordførerne nævner, at hans egen bil har en bestemt benzino-

konomi, så har han ikke bemærket, at jeg udtrykkelig gjorde ham opmærksom på, at de beregninger, der tidligere er blevet foretaget og igen senere er blevet foretaget, går på gennemsnittet af den sammensætning, bilparken i Danmark har. Der har jeg ikke set nogen beklikke den 20 pct. besparelse, der blev tale om dengang under energikrisen, og som der fortsat er tale om.

Og så kun dette enkle: nej. hr. ordfører, vi er ikke motorfjendske – vi er, sagt i al stilfærdighed, ulykkesfjendske.

Voigt (FP):

Det er en bemærkning fra fru Inge Krogh, der kalder mig herop, for det var et nyt moment, der blev kastet ind i sagen med hensyn til alle de prognoser, der har været stillet op. Vi har et tal fra justitsministeren, som jeg mener udtalte, at i forsøgsåret 1975 var ulykkestallet på motorveje faldet med 40 pct. Forslagsstillerne siger i bemærkningerne, at ulykkestallet ikke vil stige, og nu hørte vi fru Inge Krogh sige, at hun havde kendskab til, at ulykkestallet pr. time var faldet.

Derfor vil jeg da gerne spørge justitsministeren, om han har kendskab til en sådan oversigt, som her blev bragt frem af fru Inge Krogh, for det vil være til meget stor hjælp under udvalgsarbejdet. Det er en statistik, som det ville være interessant at få i hænde, når fru Inge Krogh udtaler sig som læge og siger, at ulykkestallet pr. time er faldet, så må der foreligge en eller anden officiel rapport om det. Jeg vil derfor gerne høre, om justitsministeren vil foranledige, at det bliver tilstillet retsudvalget.

Hagen Hagensen (KF):

Ligesom ministeren gjorde det, skal jeg gøre dette ganske kort og blot sige om ministerens svar vedrørende de forøgede ulykkestal i Sverige som følge af forhøjelse af farten, at jeg havde da været glad, om det havde foreligget før. Det, jeg fik af svar den 23. november i fjor, og det materiale, der var med dér, giver for mig at se ikke baggrund for, at man yderligere i fjor har forhøjet hastigheden på nogle veje til 110 km i timen. Jeg tror egentlig, det vil være rarere og mere naturligt, om vi i udvalget får alt dette frem. Kendsgerningen er altså, at man, efter at man har udtalt, at der har været et stigende

[Hagen Hagensen]

antal uheld, alligevel fortsætter med at lade nogle vejstrækninger overgå fra 90 til 110 km i timen, selv om de kun er 2-sporede.

Justitsministeren (Erling Jensen):

Jeg skal bekræfte over for hr. Hagen Hagensen, at de tal, jeg citerede, er nye tal, og på den givne foranledning skal vi sørge for, at de tilgår retsudvalget.

Jeg kan desværre ikke bekræfte de undersøgelsesformer, som hr. Voigt efterspurgte. Dem kender jeg ikke noget til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Ove Jensen (FP), Glistrup (FP), Kjærulff-Schmidt (FP) og Thorndahl (FP) har meddelt mig, at de ønsker til boligministeren at stille følgende:

Forespørgsel.

»Agter regeringen at arbejde for at fordyre boligudgifterne for lejere og/eller parcelhusejere i 1978 og 1979 og i bekræftende fald, hvad går regeringens ønsker nærmere ud på?«

(Forespørgsel nr. XIV).

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Undervisningsudvalget (26/1 78):

Udtræder: Keld Andersen

Ny stedf.: John Winther

Kommunaludvalget (26/1 78):

Udtræder: Lis Starcke

Nyt medlem: Alfred Hansen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 27. januar, kl. 11.

Angående dagsordenen henviste tredje næstformand til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 16.18
