

[Justitsministeren]

Nu kan man selvfølgelig sige, at ved dåben sker den navngivelse, der er tale om, med lukkede øjne – for så vidt angår barnet i hvert fald – og vi har ikke ønsket, at der skulle ske ændringer i folks navne, uden at de selv har bedt om det. Det er baggrunden for, at jeg synes, det er naturligt, at hvis man ikke vil beholde det navn, man har, så siger man til, og så får man ægtefællens navn. Det synes jeg er en naturlig ordning. Fortryder man, kan man bagefter få det lavet om, naturligtvis. Det er et godt udgangspunkt.

Jeg skal ikke tage stilling til, om det er i strid med Bibelen, således som hr. Poul H. Møller nærmest sagde det. Han mente, det var i strid med ordene »I skal blive ét kød«. Det tror jeg ikke det er. Jeg mener ikke, at man brugte efternavne på den tid, da man fremsagde disse ord. Jeg tror ikke, at dansk lovgivning har været i forfatternes tanker, da man skrev disse ord, så jeg tror ikke, at nogen handler i strid med Bibelen eller grundlaget for Bibelen ved at stemme for dette navnelovsforslag – og specielt heller ikke ved at stemme hr. Poul H. Møllers ændringsforslag ned.

**Lis Starcke (DR):**

Jeg siger tak til justitsministeren for oplysningen om indvandrerens danske navn, selv om jeg er ked af den oplysning. Jeg skal derfor bede om at få udvalgsbehandling imellem anden og tredje behandling, for at vi muligvis kan få noget klaret op. For jeg vil stadig hævde, at hvis man af religiøse grunde nødt vil have et navn fra Danmark, så er det meget uheldigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Formanden:**

Medlemmerne er som bekendt ene bundet af deres overbevisning.

#### *Afstemning*

Ændringsforslag nr. 1

vedtoges med 141 stemmer mod 7.

§ 1, således ændret, den tilsvarende ændring til § 10 og §§ 2 og 3 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes, idet 25 stemte for, 113 imod; 10 stemte hverken for eller imod.

§§ 4–9, § 10 med den foretagne ændring og §§ 11–13

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3

vedtoges med 91 stemmer mod 61.

§ 14, således ændret, §§ 15 og 16, ændringsforslag nr. 4, § 17, således ændret, og §§ 18–20

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **6) Anden behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje).*

(Lovforslag nr. L 97. Fremsat 28/11 80. Første behandling 4/12 80. Betænkning 26/3 81).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af Dohrmann (FP) (se nedenfor) og 1 af Voigt (FP) (se nedenfor).

#### Ændringsforslag

Af *Dohrmann* (FP):

Til § 1

Nr. 1 udgår.

#### Bemærkninger

Af hensyn til færdselssikkerheden vil det være meget ulykkeligt, hvis folkettinget vedtager en lov om, at hastigheden på landeveje højst må være 80 km i timen. Efter forslagsstillerens opfattelse er den bedste formulering

ring, man overhovedet kan udtrykke, at læse i den nugældende færdselslov, hvor der står, at farten altid skal afpasses efter forholdene. Uanset hvilke hastighedsgrænser folkettinget fastsætter, kan ingen komme uden om, at disse grænser i mange tilfælde vil give trafikanterne en falsk tryghedsfølelse. Nærmere betegnet vil det i mange tilfælde f. eks. være uforsvarligt at køre 60 km i timen i byområder. På den anden side findes der også mange vejstrækninger, hvor det er fuldkommen skørt at ville tvinge trafikanterne til at holde en hastighed på under 80 km i timen.

Ud over de mere materielle ødelæggelser som følge af, at dagens biler er fabrikeret til bestemte omdrejningstal, ligger der i lovforslaget det langt alvorligere, at man også her forsøger at fratage den enkelte ansvaret for sine handlinger og folkettinget således optræder som barnepige. Resultatet af en sådan umyndiggørelsespolitik bliver selvfølgelig, at borgerne ikke respekterer landets love. Der ved gør folkettinget sig skyldigt i, at moralen ødelægges, og at antallet af lovovertrædere stiger. Som det klart fremgår af disse bemærkninger, tilsigter naturligvis også forslagsstilleren, at færrest muligt kommer til skade i trafikken.

Vedtages ændringsforslaget, vil dette medføre, at man bevarer den nuværende lovgivning med de 90 km i timen på landeveje. Ganske vist vil nogle sikkert mene, at 90 km/t på nogle strækninger er for lavt. Men ændringsforslaget er udarbejdet med et spinkelt håb om at få det vedtaget, hvilket ville anses for umuligt, såfremt hastighedsgrænsen blev sat højere.

### Ændringsforslag

Af Voigt (FP):

Til § 1

Nr. 2 affattes således:

»2. § 42, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.«

### Bemærkninger

Ved ændringsforslaget foreslås den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje ophævet. Det bemærkes, at færdselslovens § 41, hvorefter et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med

særligt hensyn til andres sikkerhed, stadig vil gælde på motorveje.

Derudover vil forslagsstilleren gerne fastslå, at motorvejene vil blive væsentligt mere attraktive at køre på uden generelle hastighedsgrænser. Dette betyder igen, at andre veje såsom landeveje med modkørende og krydsende færdsel vil blive aflastet ganske betydeligt. Dette betyder videre, at der bliver færre ulykker. Og det er vel det, det til syvende og sidst handler om.

Et system som det tyske, hvor man ikke har fartbegrænsninger på motorveje, men ved oplysning bekendtgør, hvad der er den bedste marchhastighed på den motorvej, man færdes på (oftest er det 130 km/t), ville uden komplikationer kunne overføres til Danmark.

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

### Forhandling

**Otto Mørch (S):**

Vi har jo allerede, da vi havde første behandling, talt pro et contra om forskellige former for hastighedsgrænser. Derfor ser jeg ikke nogen grund til, at vi genoptager debatten fra dengang.

Der foreligger nu et resultat af udvalgsarbejdet, og som det fremgår af betænkningen, indstiller et flertal, socialdemokratiets, venstres og Danmarks retsforbunds medlemmer af udvalget, lovforslaget til vedtagelse uændret, og derfor afviser vi samtlige andre ændringsforslag.

Omkring hastighederne i bymæssig bebyggelse er der en vis interesse i socialdemokratiet, men vi venter afklaring fra færdselssikkerhedskommissionen. Vi finder ikke, at vi har et tilstrækkelig stærkt beslutningsgrundlag, før færdselssikkerhedskommissionen har afklaret sin stilling til de hastigheder, der skal være i bymæssigt område.

Vi er helt klar over, at netop hastigheden spiller afgørende ind, når det drejer sig om at beskytte de svage i trafikken, og derfor vil vi altså meget opmærksomt følge, hvad der kommer fra færdselssikkerhedskommissionen.

[Otto Mørch]

Jeg skylder at sige, at et enkelt medlem af den socialdemokratiske folketingsgruppe kan stemme for ændringsforslag nr. 1 til § 1.

**Mette Madsen (V):**

Der er i venstres gruppe fra forskellige af medlemmerne udtrykt en vis positiv indstilling til forskellige af de ændringsforslag, der er stillet i forbindelse med den lovmæssige ændring af hastighedsgrænserne, men vi mener i venstre ikke, at disse ændringer bør vedtages i flæng, men ud fra en samlet vurdering. Derfor vil vi i dag stemme imod alle ændringsforslagene, idet vi henholder os til det løfte, ministeren har givet i de forskellige svar på spørgsmål fra udvalget, men ikke mindst til det, ministeren siger i fremsættelsestalen, hvorfra jeg citerer:

»Færdselssikkerhedskommissionen fortsætter sine drøftelser vedrørende generelle hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område, på motortrafikveje samt for så vidt angår tunge køretøjer. Når kommissionen har afsluttet disse drøftelser, vil justitsministeriet tage stilling til, om der er grundlag for at ændre de gældende grænser.«

Skulle ministerens overvejelser til den tid ikke føre til en fornyet drøftelse af paragraferne 42 og 43 under ét, vil vi fra venstres side overveje at tage et initiativ hertil.

Må jeg lige tilføje – selv om vi ikke må tale om lovforslaget som helhed – at der, når vi stemmer ved tredje behandling, er et par medlemmer af venstres gruppe, der vil stemme imod fastsættelsen af hastighedsgrænserne, som de er forelagt i dag.

**Formanden:**

Jeg gør for en ordens skyld opmærksom på, da jeg har forstået, at flere er usikre, at ved anden behandling må man tale om begge dele hele tiden, både ændringsforslag og lovforslaget. Det er kun ved tredje behandling, vi er nødt til at sondre.

**Annelise Gotfredsen (KF):**

Vi har jo også deltaget i det meget omhyggelige udvalgsarbejde, men vi er ikke blevet rykket i vores oprindelige indstilling om, at det ikke med tilstrækkelig vægt er blevet påvist, at uheldsfrekvensen er blevet mindre ved, at motorvejskørsel bliver fastsat til 100 km i timen.

Vi har derfor ønsket at ændre lovforslagets § 1, nr. 2, til at fastslå 110 km i timen på motorvej.

Ændringsforslag nr. 1 i betænkningen kan vi ikke stemme for, men vi kan stemme for nr. 3 og nr. 5. Nr. 4 og nr. 6 mener vi ikke vi kan anbefale at gå ind for, så dér vil vi ikke stemme. Til lovforslaget som helhed vil vi tage stilling ved tredje behandling.

**Voigt (FP):**

Som jeg sagde ved førstebehandlingen af dette lovforslag, havde fremskridtspartiets gruppemedlemmer mange forskellige opfattelser, og det har de stadig væk. Det betyder, at jeg ikke kan sige, hvordan de enkelte medlemmer vil stemme til de ændringsforslag, der er stillet.

Jeg skal gentage, hvad jeg sagde ved førstebehandlingen, at jeg er enig i, at det er hensigtsmæssigt på baggrund af de statistikker, vi har fået om ulykkesantallet, som jo glædeligvis er blevet væsentligt reduceret, at vi bibeholder de 60 km i timen inden for bymæssige bebyggelser og 80 km i timen på landevej.

Det stiller sig derimod noget anderledes, når talen går om motorveje. Det er bl. a. baggrunden for, at jeg uden for betænkningen har stillet et ændringsforslag om at gøre hastigheden fri på motorveje, således at det alene er færdselslovens § 41, der kommer til at gælde på motorveje. § 41 siger jo klart, at hastigheden altid skal være afpasset efter forholdene, med særligt hensyn til andres sikkerhed. Hvis vi på denne måde kunne få motiveret folk mere til at benytte motorvejene, er det min helt klare opfattelse, at ulykkestallet ville falde væsentligt mere, fordi det betyder, at vi vil få en del trafik væk fra de veje, der virkelig er farlige, nemlig landevejene med modgående færdsel og med krydsende færdsel. Det er nogle af de momenter, som vi er fri for på motorvejene, og det fungerer ganske udmærket i andre lande i verden. Som jeg har anført i bemærkningerne til mit ændringsforslag, kører man i Tyskland efter den regel, at man har fri hastighed, men man giver nogle vejledende hastighedsgrænser for, hvad der er hensigtsmæssigt på den pågældende strækning. Det er oftest 130 km i timen, man anbefaler. Der ligger et helt klart trafikikkerhedsmoment i, at vi gør hastighe-

[Voigt]

den på motorvejene fri, fordi, som jeg sagde før, det vil aflaste en ganske betydelig del af de mere trafikfarlige veje.

Til det forslag, hr. Dohrmann har stillet uden for betænkningen, vil jeg godt lige knytte den enkelte bemærkning, at jeg synes, der er noget selvmodsigende i de bemærkninger, hr. Dohrmann gør, fordi han siger, at folketinget optræder som barnepige, og at der er tale om en umyndiggørelsespolitik. Jeg kan nu ikke se, at det forhold bliver ændret væsentligt ved, at man forøger hastigheden med 10 km i timen. Hvis hr. Dohrmann mente noget med sine bemærkninger, burde han have været så konsekvent, at han sagde, der skulle være fri hastighed, for med de 90 km i timen eksisterer der jo stadig væk en form for bemyndigelse herindefra.

Om de andre ændringsforslag skal jeg sige, at jeg agter at stemme nej til det forslag, der er stillet af fru Ebba Strange og fru Aase Olesen, fordi erfaringerne har vist, at 60 km i timen er en rimelig, passende hastighed i bymæssig bebyggelse, og kommer vi ned på 50 km i timen, så forudser jeg, at der vil ikke findes én eneste bil på det danske marked, der har nogen som helst mulighed for at komme op i det, man kalder 4. gear.

Det forslag, der er stillet af et mindretal under nr. 2, og som går ud på at ændre hastigheden til 110 km i timen på motorvej, vil jeg selvfølgelig støtte, hvis det fantastiske skulle ske, at mit eget ændringsforslag bliver forkastet, for det er jo en klar forbedring af det bestående. Det samme gælder for de ændringsforslag, der er stillet under nr. 3, 4 og 5 af et andet mindretal, bestående af hr. Knud Lind og hr. Poul H. Møller, og det vil jeg også stemme for; men da jeg forudser, de bliver forkastet, behøver jeg ikke at kommentere ændringsforslagene nr. 5, 6 og 7, idet jeg så vil gå ud fra, at de ikke kommer til afstemning.

#### **Marianne Bentsen-Pedersen (SF):**

Jeg synes, det er besynderligt, at hr. Otto Mørch står og siger heroppefra, at når man er i tvivl om, hvorvidt det har nogen indflydelse på ulykkesantallet, om hastighedsgrænserne i tætbebyggede områder er 60 km i timen eller 50 km i timen, må vi hellere vælge den højeste grænse. Jeg går ud fra, at hvis hr. Otto Mørch mener, det har nogen effekt at

nedsætte hastigheden, så skulle det være i form af, at der bliver et lavere ulykkesantal. Så længe man har den tvivl, synes jeg, man må sætte hastighedsgrænsen så lavt som muligt. Hvis man så bliver overbevist om, at det ikke har nogen effekt, kan man sætte den op bagefter, men hvad der kan skånes i den mellemliggende periode, synes jeg vi må gå ind for.

#### **Aase Olesen (RV):**

Ved førstebehandling af dette lovforslag beskæftigede vi os en del med spørgsmålet, om man kunne gå ind i mere differentierede hastighedsbegrebninger. Vi har i udvalget fået en redegørelse fra ministeren om, hvordan den svenske ordning fungerer, og man må jo sige, at med den ordning, man har i Sverige, hvor man differentierer meget efter vejenes kvalitet, har man fået et særdeles positivt resultat.

Jeg skal henvise til svaret fra ministeren på dette spørgsmål, som er optrykt i betænkningen, og i øvrigt til det radikale venstres betækningsbidrag. Jeg vil blot her sige, at vi meget gerne i de kommende år vil bede ministeren om nøje at følge mulighederne for at lave mere differentierede hastigheder. Vi tror, det er den vej, vi skal.

Om ændringsforslag nr. 1, som jeg står opført som medforslagsstiller af, vil jeg gerne sige, at dette ændringsforslag vil det radikale venstre støtte, men det er SF's ændringsforslag, og når vi ikke ønsker at stå som egentlige medforslagsstillere, skyldes det alene, at jeg frygter lidt den uheldige virkning, det kan have, hvis vi her i dag nedstemmer forslaget om 50 km i timen i byerne. Det er baggrunden for, at vi ikke ønskede at stå som medforslagsstillere. Det er af rent betænkningstekniske grunde, siges det, at man ikke mere kan komme til at stå som et parti, der har tilsluttet sig et ændringsforslag fra et andet parti, men at det skal opføres, som om man er medforslagsstiller. Det beklager jeg, men som sagt: det radikale venstres gruppe vil stemme for ændringsforslaget, når vi nu skal tage stilling til det, men jeg bryder mig altså ikke om tanken om, at vi kan risikere at få det stemt ned. Jeg er bange for, at det vil påvirke også behandlingen af dette spørgsmål i trafikikkerhedskommissionen.

[Aase Olesen]

De øvrige ændringsforslag, der er stillet, vil vi stemme imod, dog vil et par af gruppens medlemmer stemme for ændringsforslag nr. 2, der drejer sig om at bibeholde 110 km i timen som hastighedsgrænse på motorvejene.

#### **Birgith Mogensen (CD):**

Generelle fartrestriktioner har mere end nogen anden bestemmelse i færdselsloven givet anledning til politiske brydninger. Der er her tale om regler, som vedvarende bliver kritiseret, angrebet, betvivlet, anbefalet følelsesladet osv.

Vi står nu ved anden behandling af justitsministerens forslag til indbygning af de midlertidige fartgrænser på 80 og 100 km i timen for henholdsvis veje uden for byerne og motorveje. Der optræder et snævert flertal af ikke mindre end 6 mindretal. Det er næppe for meget at forvente, at ændringer i færdselsloven til gavn for færdselssikkerheden gennemføres i stort set bred enighed, så er ændringerne nemlig klare for befolkningen og kan forventes respekteret.

Under udvalgsbehandlingen i retsudvalget har vi fået at vide, at efter et skøn ca. 30 pct. mere eller mindre systematisk overskrider fartbegrænsningerne. Vi har også fået at vide, at ca. 60 pct. af politiets rapporter om færdselsforseelser gælder fartbegrænsningerne. Enhver kan se, at vi her er inde i en situation, som er mindre holdbar, uanset om man er for eller imod 80 km og 100 km i timen. Det signal, vi udsender til befolkningen med denne ændring af færdselsloven, er, at folketinget står usikkert over for værdien af indgrebet. Enhver kan sige sig selv, hvad det betyder for respekten for disse regler. Mangel på respekt for nogle færdselsregler, som kan læses direkte ud af svarene fra justitsministeren til retsudvalget – der er ca. 72.000 rapporter i 1980 for overtrædelse af fartgrænserne – kan smitte af på andre regler.

Under udvalgsbehandlingen har vi kunnet fornemme, at der reageres mod politiets håndhævelse af fartgrænserne. Mund-til-mund-metoden er i brug om placeringen af politiets målesteder; der findes sågar en pjece i omløb, der viser, hvorledes man skal være opmærksom på de indikationer i normalbilledet af det danske landskab, som i

god tid afslører, at der er politikontrol. Der har været eksempler på, at kørerne er vendt om efter at have passeret en fartkontrol for at opsætte hjemmelavede skilte med advarsler, eller at modkørende med blink afprøver deres lygter – med den bivirkning, at der advares mod fartkontrollen. Vi ved også, hvorledes hyrevognscentraler udsender kodemeddelelser over radionettet, så snart der etableres fartkontrol.

Griber disse ting om sig, vil forholdet politi og borgere imellem blive belastet, til skade for retssikkerheden i landet. Der er al mulig grund til at stoppe op og tænke sig om en ekstra gang.

#### **Wilhelm (VS):**

VS vil stemme for forslaget om 50 km i timen i bymæssig bebyggelse, som er stillet af SF og de radikale, og som vi selv stillede i sin tid, da den nuværende færdselslov blev vedtaget, og for det følgeforslag, som også er stillet af de to partier, og imod samtlige andre ændringsforslag i og uden for betænkningen.

#### **Knud Lind (FP):**

Jeg vil indledningsvis takke dem, som har bebudet, at man ønskede at stemme for mine ændringsforslag. Det, som jeg har sagt i betænkningen, går i korthed ud på, at man selvfølgelig holder de 60 km i timen i bymæssigt bebyggede områder, og at man også holder 80 km i timen på landevej uden for bymæssigt bebyggede områder. Men dertil skal man se, at køretøjer over 3.500 kg skal sættes op fra de 70 km i timen til 80 km i timen. Årsagen til det er, at jeg ønsker, at hastighedsspredningen på en given vej bliver så lille som muligt. Det findes der en amerikansk rapport om ifølge det bilag, vi har set under udvalgsarbejdet. I den rapport siger man, at der sker færre uheld, hvis hastigheds-spredningen på en given vejstrækning er så lille som muligt. Derfor ønsker jeg med det ændringsforslag at undgå de farlige overhaling på landevej, som vi ser. Man ved også godt, at mange lastbilkøretøjer nærmest kører i kolonnekørsel, og dér får vi en endnu farligere overhaling, men ved at sætte dem op til en hastighed svarende til køretøjer under 3.500 kg får man altså en ensartet afvikling af trafikken.

[Knud Lind]

Ud over det har jeg også sagt, at vi skal have 110 km i timen på motorvej. Når jeg siger det, er det, fordi de tal, vi har til i dag, klart og tydeligt viser, at der er intet belæg for at holde de 100 km i timen på motorvej. For når man ser, det var vist vejdirektoratets uheldsstatistik, er det reelt på frakørsel og tilkørsel, frakørselsramper m. v. uheldene sker, og det vil sige, at på de tidspunkter er der i hvert fald ikke de store hastigheder på 110 km i timen, men det er ganske enkelt en frakørselsmanøvre, der sker dér. Det er altså under en manøvre at man laver de uheld.

Når jeg har ønsket at sætte hastigheden op for køretøjer over 3.500 kg, dvs. lastbilkøretøjer, vogntog m. v. på motorvej, til 90 km i timen, er det, fordi det må være formålstjenligt at få den mest mulige trafik over på den mest sikre vejstrækning. Da vi alle sammen ved, at motorvejen er den mest trafiksikre vejstrækning, uden tværgående trafik m. v., ja, så må vi forsøge at få de tunge køretøjer over på denne vejstrækning. For at få dem derover er man ligesom nødsaget til, da vi ved, at motorvejene meget ofte er en omvej, på en anden måde at få de køretøjer til at køre netop på den sikre motorvej, hvor der jo ikke kommer tværgående trafik, hvorfor man ikke behøver at stille de helt store krav til opbremsningerne for så vidt angår tværgående trafik. Jeg vil derfor anbefale, at man stemmer for de af undertegnede stillede ændringsforslag.

**Dohrmann (FP):**

Der er mange teoretikere her i folketinget. Jeg tvivler slet ikke på, at man i retsudvalget har siddet mange timer og set umådelig klog ud og diskuteret, om man nu skulle skrive 50, 80 eller 70, eller hvad man nu skulle. Kendsgerningen er jo, at siden 1974 har vi haft nogle midlertidige hastighedsgrænser, som på vejenes område sagde 80 km i timen, men at der er ingen, der overholder de 80 km i timen. Så kan man for resten stå her i folketinget og snakke om 80 eller 90 km i timen, eller hvad man vil. For jeg vil da gerne give dem ret, som siger, at 50 km i timen i bymæssig bebyggelse er en høj hastighed i visse tilfælde, men i andre tilfælde er det da for lidt. Derfor er det bedste, der står i færdselsloven, det, der står om, at farten altid skal afpasses efter forholdene; men folketinget har altså en vis evne til altid at ville op-

træde som formynder. Nogle foreslår, at vi skal have fri hastighed på motorvejene, hvorimod man så er så inkonsekvent, at man går den anden vej, når det er almindelige hovedveje. Visse steder på landeveje er det også for hurtigt at køre 80 km i timen. Men kører manovre i Vestjylland for eksempel, hvor man ikke kan se en sjæl på 10 kilometers afstand, er det da helt urimeligt at holde en hastighed på 80 km i timen. Derfor burde man have holdt sig til det, som vitterlig står der: at farten altid skal afpasses efter forholdene.

Jeg har stillet et ændringsforslag om, at man bibeholder den nuværende lovgivning, som siger 90 km i timen. Jeg har gjort det, fordi jeg godt ved, at det er helt umuligt at få et flertal til at stemme for fri hastighed. Men en hastighedsgrænse på 90 km i timen burde alle kunne acceptere, i hvert tilfælde alle de, som ikke ønsker at optræde som formyndere og bedrevidende.

**Lis Starcke (DR):**

Hvis alle kørte dygtigt og anvarsbevidst, behøvede vi nok slet ikke at have hastighedsbegrænsninger, men da det nu ikke er tilfældet, kan retsforbundet stemme for denne lovgivning. Dog har der i betænkningen indsnegget sig en lille fejl. Der står, at et flertal af medlemmerne, deriblandt Danmarks retsforbunds medlem, af udvalget indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret, og det er ikke helt rigtigt. Vi er delt angående ændringsforslag nr. 1 og nr. 7, men en stor majoritet vil stemme for. Vi kan ikke stemme for ændringsforslag nr. 2 til lovforslagets § 1, punkt 2, vedrørende lovens § 42, stk. 2, om at opretholde de nugældende 110 km/t. Vi kan heller ikke stemme for de øvrige af fremskridtspartiets ændringsforslag, selv om vi må indrømme, at vi synes, der er mange fornuftige ting i dets bemærkninger i betænkningen.

**Hagen Hagensen (KF):**

Allerede fordi jeg er tilhænger af, at love skal overholdes, er jeg i princippet tilhænger af, at man kører med fri hastighed, men under ansvar. Det har jeg givet udtryk for før, og det betyder naturligt, at man skal have en kørefærdighed, der er tilstrækkelig til, at man overhovedet kan køre. Jeg finder derfor, at man med færdselslovgivningen helst skulle

[Hagen Hagensen]

nå til, at der bliver fri hastighed, og at der køres under et for mig gerne forøget ansvar.

Det kan vi ikke få, heller ikke med den lovgivning, der er præsenteret for os her, men ud fra mit principsynspunkt vil jeg stemme for, at man har de rimeligst mulige hastighedsgrænser, alt efter forholdene på de forskellige vejtyper.

Der er bare den ting at føje til, at der må være en afstand mellem hastighedsgrænser for så vidt angår personvogne og lastbiler og andre vogne. Da vi sidst drøftede disse forhold, nåede man til, at der måtte være en forskel på mindst 20 km/t i hastighedsgrænse imellem disse forskelligartede køretøjer, for at overhaling kan finde sted på forsvarlig måde. Derfor kan jeg ikke gå ind for, at man hæver grænserne for de tunge køretøjer, således at de får akkurat den samme fartgrænse, som andre har. Kun ét sted kan jeg gå ind for det, og det er for lastvogne på motorvej. Det hænger også sammen med, at jeg gerne vil have, at loven skal overholdes.

Så vil jeg lige føje til, at hastighedsgrænser har en tendens til – navnlig hos dem, der ikke har særlig stor kørefærdighed – at blive opfattet som »det må jeg gerne gøre«. De afpasser ikke farten efter forholdene og kører dermed ikke under det ansvar, de egentlig burde. Derfor vil jeg gentage, at den frie fart, men under ansvar, er det rimelige.

Til slut vil jeg sige, at jeg ikke forstår, at vi fortsat – det hører ganske vist ikke umiddelbart under dette lovforslag – skal have forhøjede bøder for fartovertrædelser begrundet i energiforholdsregler, for vi ved jo, de ikke længere er til stede. Nu virker det som en særlig straffeekspedition mod dem, der kommer til at overtræde disse urimelige hastighedsgrænser, som vi har fået.

#### Askjær Jørgensen (FP):

Det er ofte således, at når der bliver vedtaget noget herinde, er det dem, der vinder afstemningen, der får ret. Jeg har en begrundet frygt for, at forslaget om fri hastighed vil falde i dag. Men ikke desto mindre er det således, at det er dem, der går ind for fri hastighed, der vinder, dem, der får ret, for det er det, der har været gældende i praksis hidindtil, og det er også det, der vil gælde i praksis fremover. Enhver, der har kørt på vejene, ved, at hastighedsgrænserne aldrig nogen sinde bliver overholdt; det er de ikke

blevet hidindtil, og det vil de heller ikke blive fremover. Så selv om man får held til at nedstemme forslaget om fri hastighed i dag, vil det alligevel være sådan, at det er dem, der har den indstilling, at vi skal have fri hastighed, der vinder i denne sag, for det bliver det forslag, der vil være gældende.

#### Knud Lind (FP):

Da der har været en del tale om erhvervsmæssige køretøjer, dvs. lastbiler over 3.500 kg, vil jeg gerne igen præcisere, at erhvervsmæssige køretøjer over 3.500 kg af økonomiske årsager kører ad den tidsmæssigt nærmeste...

#### Formanden:

Jeg kan se, der er nogle medlemmer, der gerne vil høre og ikke kan høre, men det er ikke talerens fejl.

#### Knud Lind (FP):

... erhvervsmæssige køretøjer kører af økonomiske årsager den tidsmæssigt nærmeste vejstrækning til målet, men begrænsningen på 70 km/t for køretøjer over 3.500 kg også på motorvej betyder, at man ikke kører ad mange motorvejsstrækninger, for det er en omvej, men kører ad de langt farligere landeveje, som er den nærmeste vej til målet. F. eks. kører man ikke ind på Sydmotorvejen ved Rønnede med lastvogne, men kører først ind ved Tureby; man bruger den gamle Hovedvej A 2 helt til Tureby. Vi ved fra statistikkerne, at motorvejene er de mest trafiksikre, og derfor bør der være en belønning for at køre ind på motorvejene. Vi ved oven i købet, at man meget groft overtræder den hastighedsbegrænsning, der er lagt på køretøjer over 3.500 kg på motorveje. Men da der ikke er nogen kryds el. lign. på motorvejene, må man nok kunne køre de 90 km/t, så meget mere som man har kraftige trykluftsbremser. Det er jo, som Sterling Moss engang sagde det, ikke svært at køre stærkt, bare der ikke var alle de forbandede sving.

#### Justitsministeren (Ole Espersen):

Jeg skal over for fru Mette Madsen bekræfte det løfte, der blev givet i fremsættelsestalen om, at færdselssikkerhedskommissionen nu vil arbejde videre med de to problemer, der har været drøftet her i dag, nemlig spørgsmålet om nedsættelse af hastigheden i

[Justitsministeren]

tættere bebyggede områder fra 60 til 50 km/t og spørgsmålet om de tunge køretøjers hastighedsforhold.

Både fru Annelise Gotfredsen og andre af dem, der har haft ordet i dag, har bestridt nogle af de tal, der foreligger dels i betænkningen fra færdselssikkerhedskommissionen, dels i andet materiale, som er stillet til retsudvalgets rådighed. Jeg tror ikke, det har noget formål, at vi går ind i en mere detaljeret drøftelse af alle disse tal; jeg kan kun sige, at det er min faste overbevisning, ganske ligesom det er færdselssikkerhedskommissionens flertals, at disse hastighedsbegrænsninger inden for alle de kategorier, der har været tale om, har været med til at øge færdselssikkerheden. Det er vores faste overbevisning, og det er udgangspunktet for det forslag, vi har fremsat.

Hvad angår hr. Voigts påstand om, at vi lige så godt kunne give hastigheden fuldstændig fri på motorveje – for når de har det i Tyskland, hvorfor så ikke her? – skal jeg gøre en enkelt undtagelse fra det, jeg før sagde, og endnu en gang fastslå, at ulykkesfrekvensen på tyske motorveje er adskillige gange større end på danske motorveje. Det er blot ét eksempel på, at det åbenbart er meget vanskeligt at få selv helt klare og uafviselige tal taget til efterretning hos enkelte af deltagerne i debatten.

I øvrigt vil jeg ikke gå ind i diskussionen mellem fremskridtspartiets forskellige medlemmer.

Over for fru Marianne Bentsen-Pedersen skal jeg understrege det, jeg har sagt til fru Mette Madsen, nemlig at der snart vil blive taget stilling til spørgsmålet om en nedsættelse af hastigheden i tættere bebyggede områder.

Hr. Knud Lind var inde på spørgsmålet om hastigheden på motorveje og nævnte, at det, der medfører en del af ulykkerne, er manøvrer ved frakørsel. Det er naturligvis fuldstændig korrekt, men jeg er sikker på, at det også er en kendsgerning, at jo større hastigheden er, når frakørselsmanøvreren indledes, jo større er risikoen for et uheld. Derfor er også frakørsels- og tilkørselsmanøvrer af betydning, når man skal vurdere hastighedsbegrænsningernes relevans.

I anledning af hr. Hagen Hagensens kommentarer til bødernes størrelse skal jeg sige, at vi vil tilbagekalde den cirkulæreskrivelse,

der er udstedt i medfør af energiministeriets bekendtgørelse om hastighederne, når dette lovforslag formentlig er vedtaget, og derefter vil de specielle oplysninger om domspraksis, der er givet i denne cirkulæreskrivelse, altså ikke længere være af relevans for anklagemyndigheden, som så må drage de konklusioner deraf, som vil være naturlige, og de vil formentlig gå i den retning, hr. Hagen Hagensen netop antydede.

Afslutningsvis vil jeg gå lidt uden for det, der egentlig er på bordet i dag, og se på en anden ting, der også har betydning for det, vi diskuterer, nemlig en færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, som blev offentliggjort for en måneds tid siden. Denne redegørelse har et særpræg derved, at den er udarbejdet i samarbejde mellem tre forskellige ministerier: justitsministeriet, miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder

Redegørelsen er efter min opfattelse særdeles optimistisk i sit syn på virkningen af de forskellige restriktioner og andre foranstaltninger af færdselsmæssig karakter, der er foretaget. Der er tale om markant forbedrede færdselssikkerhedstal inden for om ikke alle – nemlig ikke inden for den bløde trafik – så dog væsentlige områder. Lad mig nævne, at det, man understreger i denne meget vigtige redegørelse, er en lang række elementer, som har medvirket til denne gunstige statistik. Man understreger hastighedsgrænserne, selebrugen, brug af styrthjelm, bedre veje, færre sorte pletter i landskabet og en bedre byplanlægning. Det er en lang række elementer, man konstaterer har været afgørende for den bedre statistik, vi har fået.

Lad mig tage blot to tal. Man vil erindre, at der for 2–3 år siden her i landet med rette var en ganske stor offentlig kritik i anledning af, at mange børn blev dræbt eller kvæstet i trafikken. I 1978 blev der dræbt 104 børn. Dette tal gav anledning til en del af det arbejde, som er gået forud for den redegørelse, jeg har nævnt her, og dette arbejde har været ledet af regeringens færdselssikkerhedsudvalg. Det viser sig, at antallet af dræbte børn i trafikken er gået ned fra 120 i 1978 til 54 i 1980, og det forekommer mig at være en markant forbedring, der skyldes de elementer, jeg lige har nævnt her.

Derfor må jeg for mit vedkommende fraråde, at man med disse tal i erindring fjerner blot ét af de elementer, som har medført, at



[Justitsministeren]

f. eks. mange børn er blevet reddet i trafikken, og derfor må jeg anbefale, at man stemmer imod de ændringsforslag, der er stillet.

**Voigt (FP):**

Nu kan man jo altid anvende statistikker på en sådan måde, at man synes, det taler til ens fordel, og jeg synes, det var en noget let-sindig måde, ministeren brugte henvisningen til de tyske motorveje på. Det er da rigtigt, som ministeren siger, at der sker flere ulykker på de tyske motorveje, men ministeren glemte at oplyse i denne forbindelse, at trafik-tætheden er 17 gange større på de tyske motorveje end på de danske motorveje. Ministeren glemte også at oplyse, at uheldsfrekvensen på de tyske landeveje – altså ikke motorveje – er væsentligt lavere i Tyskland, end den er i Danmark. Det viser bare, at det ændringsforslag, jeg har stillet, er berettiget.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### *Afstemning*

Ændringsforslag nr. 1  
forkastedes, idet 26 stemte for, 113 imod.

Ændringsforslaget uden for betænkningen af Dohrmann (FP)  
forkastedes, idet 19 stemte for, 121 imod.

Ændringsforslaget uden for betænkningen af Voigt (FP)  
forkastedes, idet 23 stemte for, 119 imod.

Ændringsforslag nr. 2  
forkastedes, idet 44 stemte for, 98 imod.

Ændringsforslag nr. 3  
forkastedes, idet 41 stemte for, 101 imod.

Ændringsforslag nr. 4  
forkastedes, idet 28 stemte for, 114 imod.

Ændringsforslag nr. 5 og 6  
forkastedes uden afstemning.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 betragtedes som

bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

§ 2

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. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Anden behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om folketingsvalg i Grønland.*

(Lovforslag nr. L 134. Fremsat 27/1 81. Første behandling 13/2 81. Betænkning 26/3 81).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

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, ændringsforslaget om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den nye affattelse  
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 det-