

[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 forelå 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.