

[Birthe Rønn Hornbech]

om hastigheder optager befolkningen levende, og vi vil gerne i udvalget drøfte spørgsmålet.

Venstre har noteret sig, at ministeren hurtigst muligt vil fremkomme med et samlet forslag om disse ting, og vi vil derfor foretrække at afvente ministerens udspil for at få en samlet løsning. I den forbindelse kan der i retsudvalget være grund til at diskutere spørgsmålet om mere differentierede hastigheder på landevejene, specielt i de områder, hvor der ikke er nærliggende motorveje, og hvor trafikken er ringe. En hastighedsgrænse, der er god for de ringe trafikerede veje i Nord- og Vestjylland, er ikke nødvendigvis god for den stærkt trafikerede landevej mellem Rønnede og Tappernøje.

Venstre kan være meget enig i forslagsstillernes bemærkning om, at reglen om, at farten altid skal afpasses efter forholdene, burde, såfremt den altid blev efterlevet, være den eneste bestemmelse, men desværre efterlevs denne regel jo langtfra.

Venstre kan derimod ikke følge forslagsstillernes begrundelse for lovforslaget fuldt ud. Det er da rigtigt, at bilerne kan køre stærkere end tidligere, og at vejene er bredere, men hvor er de færdselssikkerhedsmæssige hensyn henne i begrundelserne? Det er ikke nok at sige, at vejene er indrettet til en højere hastighed. Og hvad ligger der for resten i det? Selv den, der går ind for højere hastigheder, kan ikke afvise, at uheldet, når det endelig sker, bliver langt alvorligere ved højere hastighed. Man må gøre sig klart, at mens uheld ved en opbremsning fra en hastighed på 100 km i timen kunne undgås, vil der ved en hastighed på 120 km i timen, alt andet lige, ske en påkørsel med en hastighed på ca. 55 km i timen. Det er der ikke så mange der er klar over, men man skal være opmærksom på, at vi er oppe på hastigheder, hvor bremselængden forøges ganske væsentligt blot ved en mindre hastighedsforøgelse.

Der var måske større grund til at ansøge de færdselssikkerhedsmæssige overvejelser ud fra det, som også er nævnt af min forgænger: om ikke man skulle nøjes med at hæve hastigheden på motorveje og derved trække mere af landevejstrafikken over på de trods alt langt sikrere motorveje.

Venstre vil altså ikke under alle omstændigheder afvise en eller anden forhøjelse af hastighedsgrænserne, og vi vil meget gerne

diskutere det i retsudvalget, men vi ønsker en samlet løsning og vil derfor helst afvente ministerens udspil.

Alice Faber (SF):

I SF er vi negative over for fremskridtspartiets forslag, som vi gav udtryk for ved behandlingen i sidste samling. Vi finder ikke, at det er et forslag, vi kan tilslutte os, fordi ulykkesfrekvensen stiger med hastigheden.

Jeg vil citere fra Ingeniøren – hvis formanden tillader det – fra fredag den 30. marts 1984, som i sin leder giver udtryk for SFs holdning på en meget god måde. Lederen siger bl.a.:

»Hvor mange mennesker skal spare to minutter på vej til og fra arbejde, for at det kan opveje tabet af ét menneskeliv om ugen?

Spørgsmålet vil forhåbentlig forekomme de fleste temmelig absurd, men svaret kan faktisk gives med uhyggelig præcision: ca. 95.000. Det siger vejdirektoratet selv – i hvert fald næsten.

Det er nemlig desværre ikke kun tallene, men så sandelig også tankegangen bag dette besynderlige regnestykke.«

Det mener jeg også er de tanker, der ligger bag fremskridtspartiets fremsættelse af dette forslag.

Vi mener i SF, at det først og fremmest er forebyggelse af ulykker, det handler om. En af de ting, man kan undre sig over, er f.eks., at indstillingen, moralen, med hensyn til at få en fartbøde er betydelig mere afslappet end indstillingen, moralen, med hensyn til at blive taget for butikstyveri. Der er nogle alvorlige ting, som spiller ind i forbindelse med den diskussion, vi nok får på baggrund af ministerens forslag, og som jeg også synes er vigtige at få frem før sommerferien, så vi kan få en drøftelse i sommerferien. Netop de holdninger, der ligger bag ved det at få en fartbøde, kan måske komme lidt klarere frem, så man kan få dem diskuteret og lidt mere frem i lyset.

Vi synes altså ikke, at det, at vejene er blevet bedre, og det, at bilerne kan køre stærkere, og det, at så meget teknik skal udnyttes, er et argument for at sætte fartgrænserne op. Vi kan ikke gå med til det, og vi vil selvfølgelig arbejde med det i udvalget.

Formanden: