

må vide, at det her er meget farlige sager, og hvis vi vil have den frihed til at færdes frit og på den måde, som nu maskinerne og regelsættet er skruet sammen til, så må alle borgere i dette land hjælpe til med at tage det yderst seriøst.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

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

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 263: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.)

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

I løbet af de sidste 4 år har vi her i Tinget flere gange behandlet og drøftet forslag om at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler, for vogntog, for biler med tilkoblet påhængskøretøj, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogne, samt for motorcykler, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. Ja, det er faktisk de køretøjskategorier, som lovforslaget omhandler, og der gives altså forsøgsvis mulighed for at hæve hastighedsgrænsen fra 70 til 80 km/t for de køretøjskategorier, som jeg nævnte, og kun på motorveje.

Også i den her samling har vi behandlet et forslag om en fast stigning fra 70 til 80 km/t. Jeg tror derfor, at det bliver svært for os i dag at fremføre argumenter pro et kontra, som ikke har været gentaget utallige gange her fra denne talerstol.

Jeg kan jo være lidt i tvivl om, om vi ikke også i dag vil gøre et forsøg på at gentage. Lad mig så blot i udpluk citere, hvad jeg sagde den 3. december 1996 her fra denne talerstol. Det var nemlig første gang, vi behandlede emnet:

»Selv om Socialdemokratiet afviser det foreliggende forslag og er på linje med trafikministeren med hensyn til mere grundlæggende at undersøge de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at øge hastigheden fra 70 til 80 km/t og kun på motorveje og kun for de her nævnte køretøjskategorier, så vil jeg gerne vil godskrive vore motorveje for at være de mest færdselssikre med langt lavere uheldsfrekvens pr. kørt kilometer end alle andre veje.«

Senere i indlægget sagde jeg:

»Jeg er ikke blevet gjort bekendt med, at stigningen fra 100 til 110 km/t for andre køretøjer, når de kører på motorveje, har ført til en højere uheldsfrekvens.«

Videre sagde jeg dengang:

»Færdselssikkerhedsmæssigt vil jeg ikke afvise, at nedsættelse af forskellen i hastigheden mellem de forskellige køretøjskategorier på motorvejene kan have en positiv indvirkning på uheldstallet.«

Nu foreslår trafikministeren så en forsøgsordning på 2 år på det her område, inklusive en prøve på overhalingsforbud på udvalgte strækninger. Jeg har vel lov til i dag at sige: Det var vel sådan set det, jeg fiskede efter i 1996.

Meningen med forsøget er også at få afdækket, hvilken ændring i de faktiske hastigheder en forhøjelse fra 70 til 80 km/t vil kunne medføre. Vil der ske det samme med uheldsstatistikken som det, der som nævnt skete ved forhøjelsen af hastigheden – det var vel i 1990 – for de lette køretøjer fra 100 til 110 km/t? Lad det dog komme an på en prøve.

Lad det også komme an på en prøve, om vognmænd og chauffører også i handling vil leve op til deres løfte om at øve selvjustits på det her område. Måske kan udviklingen ude i samfundet også påvirke og måske endog trænge igennem Christiansborgs tykke mure og måske nuancere færdselsdebatten på det område her i Tinget. På lovforslagets område ser det ud til at have påvirket Færdselssikkerhedskommissionens arbejde. Det har jeg lyttet mig til gennem vandrørene. Så lad os nu prøve det.

Socialdemokratiet støtter trafikministerens forslag og de øvrige elementer i forslaget. Og på Det Radikale Venstres ordførers vegne – fru Vibeke Peschardt, som er optaget af andet po-