

Technical University of Denmark



Vejhastighedens politiske historie

Siren, Anu Kristiina; Sørensen, Claus Hedegaard; Vinsteen, Iben

Publication date:
2012

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Siren, A. K., Sørensen, C. H., & Vinsteen, I. (2012). Vejhastighedens politiske historie. Technical University of Denmark, Transport. (DTU Transport. Notat; Nr. 2012:4).

DTU Library

Technical Information Center of Denmark

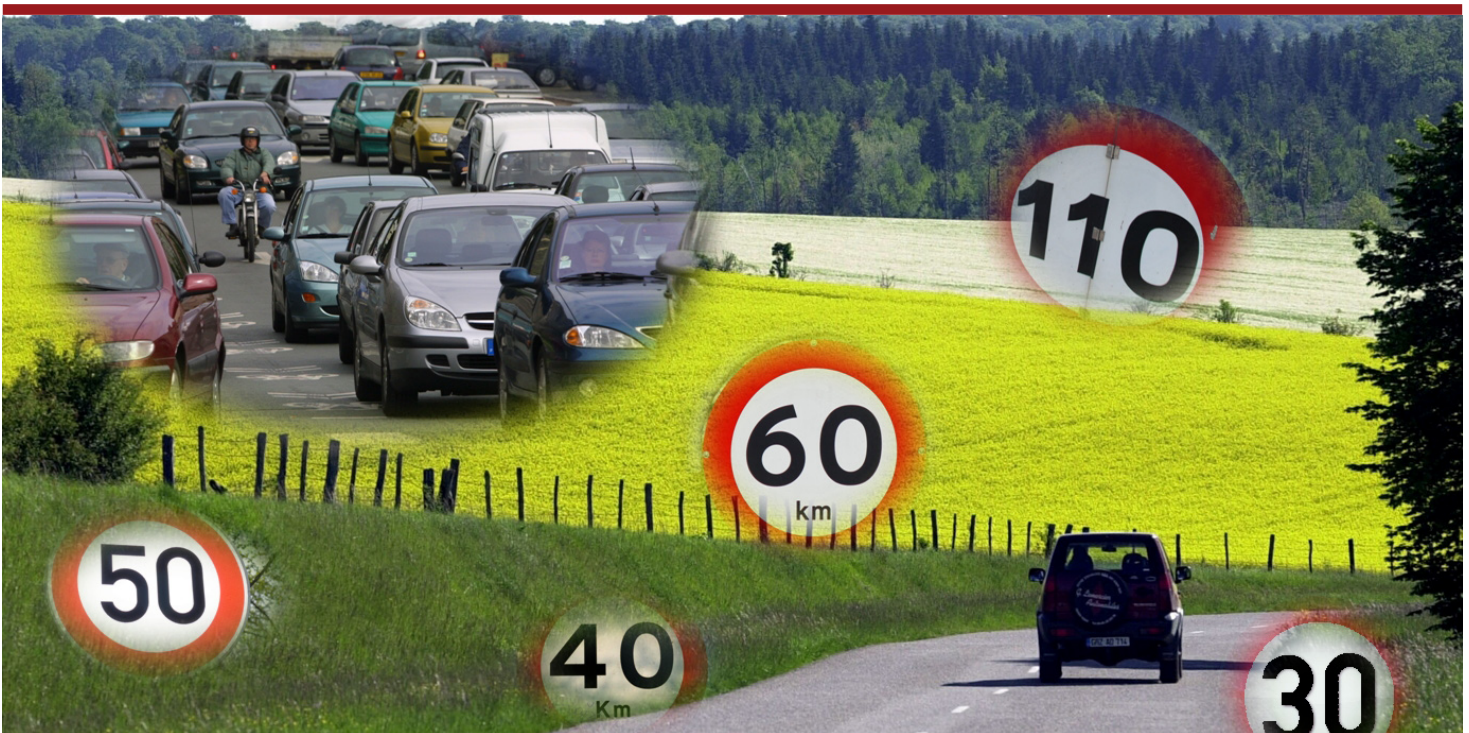
General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Vejhastighedens politiske historie



Anu Siren
Claus Hedegaard Sørensen
Iben Vinsteen

August 2012

Vejhastighedens politiske historie

Notat 2012:4
August 2012

Af Anu Siren, Claus Hedegaard Sørensen, Iben Vinsteen

For at sikre logisk søgemulighed, er notater udgivet af DTU Transport fremover nummereret fortløbende. Notater udgivet før 2012 har været nummereret inden for det pågældende udgivelsesår.

Copyright: Hel eller delvis gengivelse af denne publikation er tilladt med kildeangivelse

Forsidefoto: Colourbox

Udgivet af: DTU Transport
Bygningstorvet 116B
2800 Kgs. Lyngby

Rekvireres hos: www.transport.dtu.dk

ISSN: 1601-9466 (Elektronisk udgave)

ISBN: 978-87-7327-227-5 (Elektronisk udgave)

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	2
1. Introduktion	4
1.1. Baggrund og hensigt.....	4
1.2. Metodologiske rammer og forskningsspørgsmål.....	4
1.3. Materialet og fremgangsmåden	5
2. De fem brud	8
2.1. Den første lovgivning om vejhastighed.....	8
2.2. Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953	10
2.3. Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65 i et forsøg på at fremme sikkerheden	11
2.4. Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af oliekriserne.....	12
2.5. Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner	15
3. Diskussion.....	18
3.1. Hastighed og individet	18
3.2. Hastighed og ulykker	18
3.3. Hastighed og virkemidler	18
3.4. Hastighed og håndhævelse	19
3.5. Hastighed og andre hensyn.....	19
3.6. Hastighed og politisering	19
4. Konklusioner	22
Referencer	26

1. Introduktion

1.1. Baggrund og hensigt

I europæisk transportpolitik er hastighed blevet identificeret - sammen med spirituskørsel og selebrug - som en af de væsentligste udfordringer i kampen for at fremme trafiksikkerhed¹. Også i Danmark har Færdsels-sikkerhedskommissionen peget på hastighed som et særligt trafiksikkerhedsproblem². Selvom det således virker, som om der umiddelbart er konsensus både internationalt og nationalt om at kæmpe mod de negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af uhensigtsmæssig høj hastighed, ved vi relativt lidt om, hvordan den politiske diskurs om vejhastighed ser ud. Viden herom er relevant, da det udgør et væsentligt vilkår og vigtig ramme for håndtering af den udfordring den faktiske hastighed skaber for trafiksikkerheden.

Med et fokus i dette notat på den nationale politiske håndtering af hastighed siden den første lov om hastighed i 1903, anvendes her en historisk tilgang til den politiske diskurs om hastighed. Formålet er at undersøge, hvordan danske landspolitikere taler om og forstår hastighed og hvordan den hastighedspolitiske diskurs har ændret sig. Et sådant perspektiv tilbyder en supplerende vinkel til forskning om hastighed og trafiksikkerhed.

1.2. Metodologiske rammer og forskningsspørgsmål

I dette paper er begrebet "diskurs" centralt. Afhængig af konteksten, har begrebet forskellige teoretiske og metodologiske konnotationer. I bred forstand bruges begrebet i samfundsvidenskab til at beskrive sprogbrug, der er typisk for en given social kontekst (fx økonomisk diskurs, medicinsk diskurs, familiepolitisk diskurs). Ofte bruges begrebet i Foucault's ånd: dvs. at en diskurs er en tidstypisk forståelse af virkeligheden, som kan observeres i brug af sproget³. Dette indebærer også en konstruktivistisk ide om, at diskurser (sprog) konstant bearbejder og konstruerer deres genstandsfelt.

I diskursanalyse undersøges tale, sprogbrug eller "en semiotisk handling" i forskellige modaliteter og kontekster, for at komme bag den åbenbare lingvistiske struktur⁴. Mens den rene diskursanalyse bygger på meget nøje analyser af sproglige og lingvistiske elementer, omfatter analyse af diskurser i mere bred forstand forskellige metodologiske tilgange⁵. Fælles for disse er dog ideen om sprog, som noget, der konstruerer den sociale virkelighed samt hensigten med at kunne sige noget om den sociale kontekst, som diskursen er blevet produceret i ved at analysere sprog (diskursen). I dette notat fokuserer vi på diskurser, uden at foretage en ren diskursanalyse. Vi fokuserer på sprogbrug i en kontekst (den parlamentariske kontekst) og prøver at få indblik i den måde, man har forstået hastighed på forskellige tidspunkter i denne kontekst. Vores analyse er inspireret af diskursanalyse, idet hensigten med analysen er at forstå, hvordan hastighed bliver sprogligt beskrevet og konstrueret (i en parlamentarisk) kontekst.

Vores tilgang til at undersøge denne konstruktion af hastighedspolitikken er gennem empirisk analyse af historiske dokumenter knyttet til lovgivningsprocessen. Hovedspørgsmålet er, hvordan en diskurs om vejhastighedspolitik historisk kommer til udtryk. Et bi-spørgsmål er, om der over tid findes systematiske, partipolitiske forskelle i den hastighedspolitiske diskurs.

¹ Fx. EU Kommissionen, 2003: 8.

² Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 18.

³ Foucault, 2005.

⁴ Pietikäinen & Mäntynen, 2009.

⁵ Suoninen, Juhila, Jokinen, 1999.

Det er hensigten under hovedspørgsmålet at analysere, hvordan den hastighedspolitiske diskurs har ændret sig gennem tiden for derved bedre at forstå, hvordan hastighedspolitik i dag italesættes. Ved under bi-spørgsmålet at se på de historiske, partipolitiske skel i tilgangen til håndtering af hastighed - primært hastighedsgrænser, men også sanktioner - er det hensigten, at bidrage til at forstå aktuelle politiske divergencer om hastighedspolitikken.

Notatet indgår i et større forskningsprojekt, hvor en relativt ny og supplerende tilgang til trafikikkerhedsforskning lanceres. Således er forskning og udredningsarbejde om trafikikkerhed traditionelt koncentreret om analyser af uheldsrisiko, trafikantadfærd, effekten af tiltag og prioriteringsværktøjer⁶. Over de seneste fem til ti år er imidlertid spiret et nyt, supplerende felt frem indenfor trafikikkerhedsforskningen med et politologisk perspektiv og et fokus på beslutningsprocesser, implementering, anvendelse af viden, organisering o.lign⁷.

Forskningsprojektet, som nærværende notat indgår i, placerer sig indenfor denne nye tilgang, og inkluderer også interviews med en repræsentant fra hvert af de politiske partier i Folketinget om deres syn på hastighedspolitikken (Sørensen & Siren, 2012) samt case-studier af konkrete beslutningsprocesser.

1.3. Materialet og fremgangsmåden

Empirien til dette notat er alene skriftlige dokumenter. Materialet mellem 1900 og 1985 er først og fremmest fundet i Rigsdagens og Folketingets årbøger, som indeholder redegørelser for alle fremsatte lov- og beslutningsforslag og deres proces gennem den parlamentariske forsamling. Søgeordene har været 'automobiler', 'fartgrænser', 'færdselslov' og 'hastighed'. Med baggrund i denne sekundære kilde er endvidere i flere tilfælde primære kilder i form af lov- og beslutningsforslag, Landstingets og Folketingets behandlinger af dem, udvalgsbetænkninger samt vedtagne love tilvejebragt, hvilket også er tilfældet med enkelte bekendtgørelser.

I perioden efter 1985 er Folketingets elektroniske arkiv anvendt, og der er søgt på faktiske beslutningsforslag, lovforslag, Folketingets behandlinger, forespørgsler, mv. Ved denne søgning kan søgeordene enten indgå i titlen på dokumentet (1985/86 til 2004/05) eller i hele dokumentets tekst (efter 2005/06). Søgeordene har været de samme som tidligere, bortset fra at 'automobiler' ikke blev anvendt som søgeord.

Søgningen og den umiddelbare sortering resulterede i et stort antal dokumenter, hvor hastighed blev omtalt. Efterfølgende blev dokumenterne analyseret, kategoriseret og opsummeret, hvorved fem brud i den hastighedspolitiske diskurs er identificeret. Disse 'brud' er udtryk for særligt store ændringer i forhold til den hidtidige diskurs. Vi forstår dem som brud på den hidtidige sti-afhængighed (path dependency), altså det spor, som er lagt ud af tidligere hændelser, og som sætter rammer for fremtiden⁸. Vedtagne lov- og beslutningsforslag har været de primære instrumenter til at identificere historiske brud, men ikke-vedtagne forslag indgår også i analyserne. Der er i notatet mange henvisninger til Rigsdagens og Folketingets årbøger såvel som til dokumenter fra selve lovgivningsprocessen. Vi har valgt ikke at tage disse dokumenter med i litteraturlisten, som i så fald ville blive meget omfattende. Alle henvisninger findes imidlertid beskrevet i fodnoterne, så den interesserede læser vil kunne finde de pågældende dokumenter.

⁶ Kolbenstvedt et al., 2007.

⁷ Andersson & Vedung, 2007, 2010; Bax, 2011; Bax et al., 2009; Olsen & Ravlum, 2006a, 2006b; Sørensen & Assum, 2005.

⁸ March & Olsen, 1994: 260-61; Peters, 1999: 64-65; Powell, 1991: 192-193.

Efter denne introduktion følger i afsnit 2 en redegørelse og en analyse af de fem historiske brud i hastighedspolitikken. Afsnit 3 indeholder diskussioner, hvor der trækkes tråde fra de historiske analyser frem til i dag, mens vi i afsnit 4 konkluderer på hoved- og bi-spørgsmålet.

2. De fem brud

I dette afsnit bliver de historiske brud i hastighedspolitikken identificeret og analyseret, ligesom vi analyserer de partipolitiske forskelle, der kan observeres. Der er tale om fem brud:

- Den første lovgivning om vejhastighed i 1903.
- Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953.
- Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65, som et forsøg på at fremme sikkerheden.
- Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af oliekriserne i 70-80'erne.
- Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner i 90-00'erne.

2.1. Den første lovgivning om vejhastighed

Den første lov, der omtaler hastigheder og fastsætter hastighedsgrænser er fra 1903. I denne lov blev den maksimale hastighed fastsat til 2 mil (ca. 15 km) i timen i byer, 4 mil (ca. 30 km) i timen øvrige steder og 2 mil i timen ved nattekørsel. Derudover skulle føreren tage hensyn til forholdene:

"Under Kørselen skal der udvises tilbørlig Forsigtighed og anvendes al mulig Opmærksomhed og Omhu til Formindskelse af Faren for andre kørende, ridende, eller gaaende. Paa steder, hvor der er stærk Trafik af Vogne, Ryttere, Cyklister eller Fodgængere, saavel som hvor Kørebanen er slibrig, saa at Bremsernes Virkning formindskes, maa der ikke køres hurtigere end 1 Mil i Timen.

Ved passering af Porte og smalle Broer, ved Drejning fra en Gade eller Vej ind i en anden, ved Ud- og Indkørsel fra Ejendomme og i det hele ved Færdsel paa Steder, hvor Kørebanen foran ikke kan overses i mindst 15 Alens Længde, skal der køres saa langsomt, at Automobilet, om fornødent, kan standses øjeblikkeligt"⁹.

Biler på vejene

1920:	11.594 personbiler
1929:	61.078 personbiler 27.958 vare- og lastbiler
1939:	108.756 personbiler 43.192 vare- og lastbiler
1949:	104.863 personbiler 54.309 vare- og lastbiler

(Kilde: Trafikministeriet, 2000: 11 og 21)

I årene efter denne første lov blev en række præciseringer vedtaget, bl.a. om hvad der forstås ved tæt bebygget område, hvilke veje, der er omfattet af hvilke hastighedsgrænser, og hvordan køretøjer skal være udstyret, for at føreren kan kontrollere og overholde hastighedsgrænser (bl.a. med bremses og speedometer)¹⁰. Mange af disse forslag og tilføjelser er elementer, som stadig ses i den moderne færdselsregulering. Allerede i 1918 blev fx hensigtsmæssigheden i at have lavere hastighedsgrænser i landsbyer, hvor veje *"har en landevejsagtig karakter"* diskuteret, og det blev gjort muligt at øge hastighedsgrænserne disse steder¹¹. Samme år indførtes også det, vi i dag kalder 'differentierede hastigheder', idet det blev gjort muligt, at politiet *"ved opslagstavler kan paabyde at Hastigheden ikke maa overstige et nærmere angivet ringere Antal km i*

⁹ Lov om kørsel med automobiler, lov nr. 124 af 15. maj 1903, citat § 18.

¹⁰ Aarvog for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906; Aarvog for Rigsdagssamlingen 1907/08: 51. Lov om kørsel med automobiler af 27. maj 1908; Aarvog for Rigsdagssamlingen 1912/13: 43. Lov om motorkøretøjer af 29. april 1913.

¹¹ Aarvog for Rigsdagssamlingen 1917/18: 94. Lov om motorkøretøjer m.m. af 20. marts 1918, side 222.

*Timen*¹². I lovbehandlingen fra 1932 findes også det første forslag om en slags intelligent farttilpasningsudstyr, idet det foreslås, at der skulle "paasættes hvert Motorkøretøj en Regulator, som kunde mindske Benzintilførselen, naar Motorkøretøjet kom over den tilladte Maksimumshastighed"¹³.

Også diskursen omkring regulering af hastigheder lignede meget tidligt dagens diskurs, idet sikkerhed blev stillet overfor mobilitet. Allerede i betænkningen i forbindelse med den allerførste lov fra 1903 blev det noteret, at "(...) den Tid vil ikke være fjern, da Automobilet bliver almindelig benyttet i Forretningenslivets og Befordringsvæsenets Tjeneste. Udvalget har derfor i sit arbejde med Lovforslaget bestræbt sig for - samtidig med at man saa vidt muligt har villet sikre Befolkningen mod Ulykkestilfælde, foraarsagede ved Automobilkørsel - at undgå at træffe sådanne Bestemmelser som i nogen væsentlig Grad kunde hindre en naturlig og samfundsnyttig Udvikling af Automobilet som Befordringsmiddel"¹⁴. Tilsvarende blev Dansk Automobilklub og Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark i 1906 hørt i forbindelse med lovbehandlingen og de, samt nogle medlemmer af udvalget mente, at for mange regler ville være uhensigtsmæssigt og at "der neppe kunde være Fare ved paa enkelte Punkter at indrømme en større Frihed for Automobilkørsel"¹⁵.

Selve hastighedsgrænserne blev efterhånden sat op, således at der i 1932 måtte køres 60 km/t på landeveje og 40 km/t i bymæssige og tæt bebyggede områder¹⁶. Denne udvikling afspejlede formodentlig den tekniske udvikling af bilerne, som muliggjorde højere hastigheder samt bilernes øgede forekomst i trafikken. I starten af århundredet var der kun få biler på vejene, sammensætningen af trafikanterne var mere heterogen og bilkørsel en mere marginal transportform. Allerede i begyndelsen havde hastighed og hastighedsregulering dog en klar sikkerhedsdimension, og man var på dette tidspunkt ikke primært bekymret for førerens sikkerhed: bilernes hastighed skulle reguleres, fordi den kunne bringe andre trafikanter i fare.

Udover sikkerhedsdimensionen, kan man dog se, at diskursen om sikkerhed vs. mobilitet kom i spil meget tidligt, og fra denne diskurs kan ses en relation til dagens diskurs, hvor sikkerhed og mobilitet holdes op imod hinanden som to politiske målsætninger som af nogle betragtes som modsætninger.

I den første periode er der ikke nogen systematiske, ideologiske eller partipolitiske forskelle at spore. Om end Venstrereformpartiet (i dag Venstre) var noget mere tilbageholdende med hastighedsforøgelser¹⁷, som antagelig afspejlede den frygt for og de negative holdninger til bilkørsel, der var i landområder¹⁸. Socialdemokraterne og de Radikale var mere positivt indstillede overfor hastighedsforhøjelser, mens Højre (i dag Det Konservative Folkeparti) var noget splittet¹⁹.

¹² Aarvog for Rigsdagssamlingen 1917/18: 94. Lov om motorkøretøjer m.m. af 20. marts 1918, side 223.

¹³ Aarvog for Rigsdagssamlingen 1931/32: 80. Lov om tillæg til og ændringer i Lov nr. 144 af 1. juli 1927 om Motorkøretøjer af 14. april 1932, side 415.

¹⁴ Samling 1902-03: Tillæg B til Rigsdagstidenden, udvalgenes betænkninger mm, Betænkning over Forslag til Lov om kørsel med automobiler, afgivet af Folketingets udvalg den 5. marts 1903, spalte 1031.

¹⁵ Aarvog for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906, side 190.

¹⁶ Aarvog for Rigsdagssamlingen 1931/32: 80. Lov om tillæg til og ændringer i Lov nr. 144 af 1. juli 1927 om Motorkøretøjer af 14. april 1932.

¹⁷ Jf. ændringsforslag til hastighedsbestemmelser samt afstemningsresultater i perioden op til 1932.

¹⁸ Fx Aarvog for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906

¹⁹ Jf. ændringsforslag til hastighedsbestemmelser samt afstemningsresultater i perioden op til 1932.

2.2. Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953

Det andet brud er kendetegnet ved afskaffelsen af de generelle hastighedsgrænser, hvilket skete i 1953. Ved afskaffelsen blev det noteret, at ophævelse af hastighedsgrænserne allerede havde været diskuteret ved revisioner af motorloven i 1927 og 1932. Motivationen bag afskaffelsen af hastighedsgrænserne var, at de alligevel ikke blev overholdt, og deres overholdelse ikke blev overvåget af politiet, idet politiet kun var villig til at gribe ind, hvis kørslen *"har været uforsvarlig"*. Således blev hastighedsgrænserne ophævet for at opnå en forenkling, som ville være nemmere at overholde, dog med mulighed for at fastsætte specielle hastighedsbegrænsninger på visse vejstrækninger. Denne bemyndigelse havde justitsministeren ved hovedveje, landeveje og landevejsgader og politimestrene ved andre gader og veje. Hastighedsgrænser for tunge køretøjer blev fastholdt²⁰. I 1955 indgik disse bestemmelser i den nye færdselslov²¹.

Biler på vejene

1954:	184.302 personbiler 93.263 vare- og lastbiler
1960:	391.851 personbiler 165.672 vare- og lastbiler

(Kilde: Trafikministeriet, 2000: 27)

Selvom der var bred enighed om forenkling af hastighedsbestemmelserne, blev hastighedsgrænserne aktivt diskuteret i årene efter afskaffelsen, og der blev udtrykt bekymring for de sikkerhedsmæssige effekter af den fri hastighed. Justitsministeren blev i to forslag til folketingsbeslutninger fra 1955 og 1956 opfordret af Folketinget til at gennemføre flere lokale hastighedsgrænser afpasset efter stedets forhold, især ved indfaldsveje til byer, landsbyer og ved andre strækninger med særlig risiko²². Som en konsekvens blev adgangen til at fastsætte lokale hastighedsgrænser i 1957 øget med en formulering om, at dette kunne ske på vejstrækninger *"hvor særlige omstændigheder tilsiger det eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed"*. Nyt var her, at lokale hastighedsgrænser også kunne fastsættes, hvor *erfaringen* tilsiger, at der køres for hurtigt, og ikke alene hvor *særlige omstændigheder* tilsiger det.²³

I dette brud blev regulering af hastighed stillet op mod politiets ressourceforbrug. Det blev ligeledes drøftet, hvad det var realistisk at gennemføre, når grænserne i virkeligheden ikke blev overholdt og overskridelser heraf ikke blev kontrolleret eller straffet. Hastighedsgrænser blev betragtet som skadeligt for moralen (despekt for reglerne), og overholdelse af dem problematisk ud fra et ressourceperspektiv. Disse problemstillinger kan også i dag iagttages i politiske diskussioner om forskellige sikkerhedstiltag. Der blev ikke eksplicit nævnt nogle andre politiske mål end sikkerhed i forbindelse med det andet brud, men man kan antage, at beslutningen om fri hastighed til dels er påvirket af bilismens vækst og politisk satsning på biltrafik og mobilitet²⁴. I diskussionerne blev moralen og færdselskulturen desuden nævnt som vigtige elementer og værdier, og i 1950'erne kom der eksplicit ønsker om at øge politiets kontrolindsats og skærpe sanktioner for overtrædelser for at forbedre trafikmoralen²⁵. Hvad angår sanktioner blev lovgivningen ikke ændret, men domspraksis blev søgt skærpet, bl.a. hvad angår frakendelse af kørekort²⁶.

²⁰ Samling 1952-53: Forslag til lov om ændring af færdselslov og lov om motorkøretøjer, fremsat 16.10.1952, se særligt bemærkninger til lovforslaget, citat spalte 2824.

²¹ Folketingets årbog 1954/55: 93. Færdselslov, Lov nr. 153 af 24. maj 1955.

²² Folketingets årbog 1955/56: 17. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden; Folketingets årbog 1956/57: 7. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden.

²³ Folketingets årbog 1956/57: 70. Lov om ændring af færdselslov, lov nr. 122 af 12. april 1957, side 313-314.

²⁴ Rådet for sikker trafik, 2011.

²⁵ Folketingets årbog 1955/56: 17. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden; Folketingets årbog 1956/57: 7. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden.

²⁶ Samling 1955-56: Folketingstidende, 1. behandling af forslag til folketingsbeslutning nr. 17 om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden, 20. september 1956.

I det andet brud blev der endnu ikke formuleret nogen klar opfattelse af, hvordan hastighed og sikkerhed hænger sammen. Dog blev tilpasning af kørsel (og hastighed) efter forholdene samt forsvarlig kørsel igen fremhævet. Mottoet bag ophævelse af hastighedsgrænserne formuleres eksplicit som ”ikke fri hastighed men forsvarlig hastighed”²⁷. Tvivlen om de sikkerhedsmæssige effekter af den fri hastighed kulminerede i spørgsmålet om, hvorvidt føreren selv var i stand til at overskue, hvilke forhold, der gælder, og til at tilpasse kørslen således, at den er forsvarlig, eller om staten skulle vejlede føreren gennem hastighedsgrænser. Der var tvivl om, hvorvidt det fungerede ødelæggende for færdselskulturen, hvis ansvaret for (overvågning af) overholdelse af bestemmelserne lå hos myndighederne og ikke hos individet. I det andet brud var bekymringer for sikkerhed stadig primært en bekymring for den fare andre trafikanter udsættes for i forbindelse med øget bilkørsel og høje hastigheder, og ikke førerens risiko for selv at blive skadet eller dræbt.

Ophævelse af hastighedsgrænserne havde bred opbakning på tværs på partierne. Det var således en justitsminister fra Venstre, der stillede forslag om ophævelse af hastighedsgrænserne. I en udvalgsbetænkning fra Folketinget foreslog et medlem af Venstre, som alternativ til fri hastighed, en forhøjelse af de maksimale hastighedsgrænser til 80 km/t. Et forslag, som i udvalgsbetænkningen fra Landstinget fik opbakning fra en socialdemokrat²⁸. Forslaget blev imidlertid ikke vedtaget. Ligeledes stod alle partier bag folketingsbeslutningerne fra 1955 og 1956, hvor indførelse af flere lokale hastighedsgrænser efterlyses, og der kan ikke spores nogle ideologiske eller partipolitiske forskelle i disse initiativer.

2.3. Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65 i et forsøg på at fremme sikkerheden

I starten af 1960'erne var biltrafikken steget kraftigt, og der var bekymring for et stigende antal ulykker, især omkring helligdage og i ferieperioder. Derfor blev justitsministeren i 1961 bemyndiget til, som et forsøg, at fastsætte midlertidige hastighedsgrænser²⁹. Bemyndigelsen gjaldt cirka et år og blev fornyet i alt tre gange, således at det sidste forsøg ophørte den 31. januar 1965³⁰. Hastighedsgrænserne var i perioden 1961-65 på 100 km/t for motorveje og 80 km/t for andre veje, og gjaldt i påske, pinse, st. bededag, sommerferieperioden (nogle år kun sommerweekenderne) og juletiden. Dog blev loven i sidste omgang (i 1964) ændret, således at der ikke kunne fastsættes lavere grænse end 90 km/t, og at bestemmelsen ikke omfattede motorveje. Resultaterne tydede på nedgang i antal ulykker, men tendenserne var ikke ens på de forskellige vejtyper.³¹

I det tredje brud kan man i materialet se et klart fælles, politisk mål om færre uheld, men nogen uenighed og usikkerhed hvad angår midler til at nå målet. Der nævnes tre typer af tiltag: hastighedsgrænser, ”propaganda” (svarende til nutidens kampagner) og øget kontrol, men der var ingen klar opfattelse af, hvilke af disse midler, der var mest effektive. Sanktioner blev ikke nævnt. Forbindelsen mellem hastighedsgrænser og sikkerhed var ikke eksplicit (dvs. det blev ikke defineret, hvordan hastighed påvirkede sikkerhed/antal

Biler på vejene	
1965:	730.497 personbiler 232.741 vare- og lastbiler
1970:	1.060.732 personbiler 246.416 vare- og lastbiler

(Kilde: Trafikministeriet, 2000: 27)

²⁷ Forslag til lov om ændring i færdselslov og lov om motorkøretøjer, fremsat i Folketinget den 16. oktober 1952, se bemærkningerne, citat spalte 2826.

²⁸ Samling 1952/53: Tillæg B til Rigsdagstidende, Udvalgenes betænkninger m.m., Betænkning over forslag til lov om ændring i færdselslov og lov om motorkøretøjer, afgivet af Folketingets udvalg den 13. marts 1953, samt Betænkning over forslag til lov om ændring af færdselslov og lov om motorkøretøjer, afgivet af Landstingets udvalg den 26. marts 1953.

²⁹ Folketingets årbog 1960/61: 82. Lov om ændring af færdselslov af 25. marts 1961.

³⁰ Folketingets årbog 1961/6: 112. Lov om ændring af færdselslov af 13. april 1962; Folketingets årbog 1962/63: 107. Lov om ændring af færdselslov af 6. april 1963; Folketingets årbog 1963/64: Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

³¹ Folketingets årbog 1963/64: 110. Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

uheld), og førernes evne til at køre efter forholdene var stadig meget i fokus.

Mobilitet (eller et tilsvarende mål) nævnes ikke eksplicit i forbindelse med hastighed (måske fordi mobilitetstabet ikke ville være betydeligt, når der kun var tale om enkelte dage om året), men "fornuften" af og effektiviteten i hastighedsbegrænsninger stilles op mod de eventuelle forbedringer i trafiksikkerhed.

I det tredje brud er der partipolitiske forskelle at spore. Første forslag om et forsøg med midlertidige hastighedsgrænser kommer fra Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Venstre og Det Konservative Folkeparti er mere tilbageholdende og foreslår en kortere forsøgsperiode³². De efterfølgende år er der diskussion om hastighedsgrænsernes effektivitet og (fortolkning af) forsøgets resultater, selvom forsøget får lov til at køre videre. I denne diskussion fremtræder Det Konservative Folkeparti og Venstre som noget splittet med flere medlemmer imod fortsættelsen af forsøget, mens Socialdemokraterne er mere positivt indstillede overfor forsøget med lavere hastighedsgrænser³³.

2.4. Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af oliekriserne

Handelsministeren udfærdigede i 1973 bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger. De blev fastsat til 60 km/t i tæt bebyggede områder, 80 km/t uden for tæt bebyggede områder, og 80 km/t på motorveje samt til/frakørsel til motorveje³⁴. Det skete i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger og var begrundet i den første oliekrise. Allerede få måneder efter vedtog Folketinget, at justitsministeren skulle have bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger, når grænser motiveret af forsyningssituationen ikke længere var påkrævede³⁵. Baggrunden var et observeret fald i ulykker som følge af hastighedsbegrænsningerne, og således begrundet i hensynet til trafiksikkerhed, selvom ministeren tilkendegav indførelse af højere hastighedsgrænser end de, som blev fastsat af hensyn til forsyningssituationen, således 60 km/t, 90 km/t og 110 km/t i hhv. tættere bebygget område, udenfor tættere bebygget område og på motorveje³⁶. Det blev desuden besluttet, at der var tale om et forsøg, som skulle gennemføres i samarbejde med Rådet for Trafiksikkerhedsforskning³⁷. I 1976 blev de generelle hastighedsgrænser lovfæstet i færdselsloven³⁸. I 1979 blev forsyningssituationen under den anden oliekrise atter anvendt af regeringen til at nedsætte hastighedsgrænserne til 80 km/t og 100 km/t hhv. udenfor tættere bebygget område og på motorveje³⁹. De nedsatte hastighedsgrænser blev inkluderet i færdselsloven i 1981 efter et forslag med baggrund i

Biler på vejene	
1973:	1.231.734 personbiler 216.359 vare- og lastbiler
1980:	1.375.998 personbiler 251.801 vare- og lastbiler
1990:	1.575.019 personbiler 293.241 vare- og lastbiler

(Kilde: Trafikministeriet, 2000: 27 og 39)

³² Folketingets årbog 1960/61: 82. Lov om ændring af færdselslov af 25. marts 1961.

³³ Folketingets årbog 1961/62: 112. Lov om ændring af færdselslov af 13. april 1962; Folketingets årbog 1962/63: 107. Lov om ændring af færdselslov af 6. april 1963; Folketingets årbog 1963/64: Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

³⁴ Bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), nr. 567 af 7. november 1973.

³⁵ Folketingets årbog 1973/74: 70. Lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger mv.), lov nr. 115 af 13. marts 1974; Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsgrænser mv.) af 25. januar 1974, bemærkningerne.

³⁶ Samling 1973/74: Tillæg B til Folketingstidende, Udvalgsbetænkninger, mv., Betænkning over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger mv.), afgivet af Retsudvalget 1. marts 1974,

³⁷ Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsgrænser mv.) af 25. januar 1974.

³⁸ Samling 1975/76: Færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976.

³⁹ Bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), nr. 79 af 9. marts 1979.

analyser fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, som pegede på sammenhænge mellem hastighedsgrænserne og antallet af dræbte i trafikken, og en betænkning fra Færdselssikkerhedskommissionen⁴⁰.

Efter oliekriserne var slut, blev hastighedsgrænserne i 1985 nedsat til 50 km/t i tættere bebyggede områder begrundet i hensynet til trafiksikkerhed. Forslaget om nedsættelse var oprindeligt suppleret med et forslag om en hastighedsforhøjelse på motorveje til 120 km/t, men det udgik i det endelige lovforslag, der blev vedtaget⁴¹.

I det fjerde brud blev hastigheden først og fremmest sat i forbindelse med energiforbrug. Ikke desto mindre, var der også en klar sikkerhedsdimension, idet hastighedsgrænser meget hurtigt blev indført i færdselsloven, hvor der med sikkerhedssynspunkter blev argumenteret for hastighedsgrænser⁴². Det ser også ud til, at der var rimelig bred enighed om at indføre hastighedsgrænser i færdselsloven, hvilket kan fortolkes som en indikation af, at tiden igen var moden til at afprøve hastighedsgrænser, som et middel mod et stigende antal uheld. Der blev dog flere gange i 70'erne og 80'erne fremsat lov- og beslutningsforslag fra Fremskridtspartiet⁴³ og Centrum-Demokraterne⁴⁴ om at øge hastighedsgrænserne uden for tættere bebygget område og på motorveje⁴⁵. Også i Færdselssikkerhedskommissionen, som bl.a. består af de politiske partier, var der uenighed om hastighedsgrænserne på motorveje⁴⁶.

Antal årligt dræbte i trafikken nåede sit højeste punkt i starten af 1970'erne, hvor over 1200 personer mistede livet i trafikken (jf. figur 1). Under oliekriserne faldt antallet drastisk. I 2010 var dette tal 255 personer⁴⁷.

⁴⁰ Folketingets årbog 1980/81: 68: Lov om ændring af færdselsloven. (Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje); selve lovforslaget af 28. november 1980; Færdselssikkerhedskommissionen, 1980.

⁴¹ Folketingets årbog 1984/85:78: Lov om ændring af færdselsloven (Hastighedsgrænser, køreuddannelse mv.).

⁴² Danmark fik i 1975 fik en arbejdsmiljølov. Arbejdsmiljølovgivningen går endnu længere tilbage i tiden end hastighedslovgivningen, men arbejdsmiljøloven fra 1975 betegnes som "skelsættende" (Jacobsen 2011: 376). Der er altså tilsyneladende tale om to samtidige tendenser i retning af mere politisk opmærksomhed på ulykker og dødsfald.

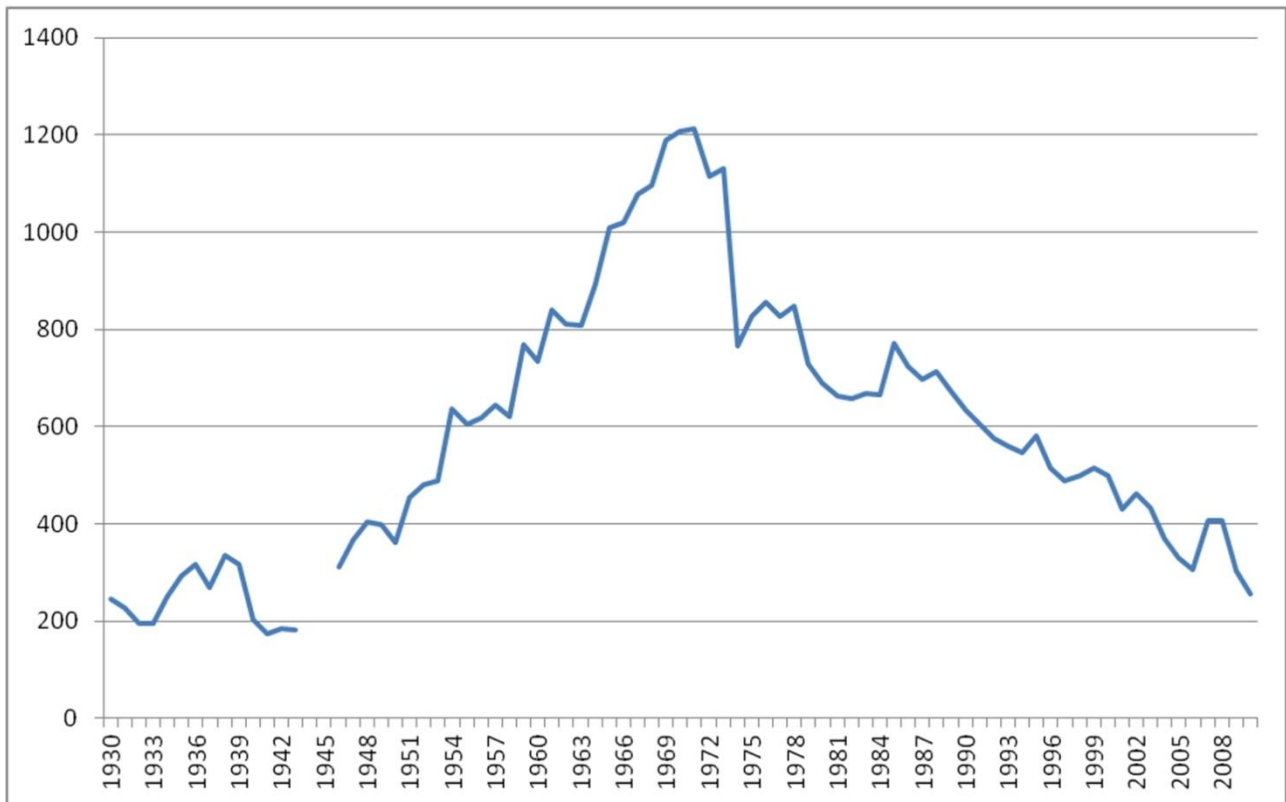
⁴³ Et dansk, libertariansk parti, stiftet 1973. Repræsenteret i Folketinget indtil 1999.

⁴⁴ Et dansk, borgerligt midterparti, stiftet 1973. Repræsenteret i Folketinget 1973-2001 og igen i 2007.

⁴⁵ Folketingets årbog 1977/78: 43. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (hastighedsbegrænsningen på motorveje); Folketingets årbog 1978/79: 27. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1979/80: 23. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1979/80: 23. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1982/83: 47. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af generelle hastighedsgrænser fra 80 til 90 km i timen og fra 100 til 120 km i timen). Samling 1987/88: L 45 Forslag til om ændring af færdselsloven (hastighedsgrænser)

⁴⁶ Færdselssikkerhedskommissionen, 1980. Færdselssikkerhedskommissionens repræsentanter fra Fremskridtspartiet, Det Konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne anbefalede, at færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på motorveje ikke blev nedsat fra 110 km/t til 100 km/t.

⁴⁷ Vejdirektoratet, 2011a.



Figur 1. Dræbte i vejtrafikken 1930 – 2010. Baseret på Danmark Statistik. Der foreligger ikke registreringer før 1930, og der er ingen opgørelser over færdselsuheld 1944-45, da politiet var ude af funktion en del af tiden.

Indførelse af hastighedsgrænser begrundet i energimæssige forhold ser ud til at have startet en tilsyneladende længerevarende politisk trend med fokus på sikkerhed og nedsættelse af hastighedsgrænser på vejene. Sammenlignet med de tidligere brud, blev der med henvisning til analyser argumenteret for en klar sammenhæng mellem hastighed og sikkerhed, og i det fjerde bruds diskurs blev høj hastighed i sig selv, snarere end uoverensstemmelse mellem førerens valg og forholdene, opfattet som en risikofaktor. I 1980'erne blev sloganet "fart dræber" etableret⁴⁸, og det blev også brugt i den politiske debat, selvom der også argumenteres imod dette slogan⁴⁹.

I forbindelse med genindførelse af hastighedsgrænser blev der peget på problemer ved en for grov kategorisering af vejtyper og tilhørende hastighedsgrænser⁵⁰. I stedet ønskede man en mere nuanceret kategorisering og hastighedsdifferentiering, og dette ser ud til at blive et langvarigt tema: differentierede hastighedsgrænser er jævnligt blevet diskuteret i trafikpolitikken gennem tiden, og de seneste forsøg er blevet igangsat i 2011⁵¹.

Genindførelse af hastighedsgrænser i 1973, som følge af den første oliekrise, foregik tilsyneladende uden væsentlige politiske divergenser. Forslaget nogle måneder senere om at få hastighedsgrænserne inkluderet

⁴⁸ Rådet for sikker trafik, 2010.

⁴⁹ Samling 1978/79: 1. behandling af Forslag til folketingsbeslutning B 98 om hastighedsgrænser; Samling 1988/89: § 20-spørgsmål S474 om en undersøgelse af hastighed som årsag til færdselsulykker.

⁵⁰ Fx Folketingets årbog 1977/78: 43. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (hastighedsbegrænsningen på motorveje). Bemærkninger til lovforslaget.

⁵¹ Vejdirektoratet, 2011b.

i færdselsloven fik tilsvarende en *"stort set velvillig modtagelse"*⁵², og skabte ikke den store debat. Muligvis fordi bestemmelserne ikke ændrede noget ved den aktuelle situation, hvor hastighed allerede var reguleret pga. forsyningsmæssige forhold. Den brede enighed illustreres af, at det var en socialdemokratisk regering (Anker Jørgensen), som indførte hastighedsgrænserne motiveret i den første oliekrise, mens det var en Venstre-regering (Poul Hartling), som nogle måneder senere opnåede bemyndigelse til, at justitsministeren kunne fastsætte generelle hastighedsgrænser, og en regering bestående af Socialdemokraterne og Venstre (SV-regeringen) og med en handelsminister fra Venstre, som i 1979 – under den anden oliekrise - satte hastighedsgrænserne ned på landeveje og motorveje med henvisning til forsyningsituationen. Op til og under den anden oliekrise var der imidlertid mange markeringer fra Centrum-Demokraterne og Fremskridtspartiet om at øge hastighedsgrænserne på landeveje og motorveje, men de øvrige partier var i store træk enige i fastsættelse af grænser på de niveauer, som skiftende regeringer foreslog.

Det var således først efter oliekriserne, at flere partipolitiske forskelle om hastighedsgrænser kan observeres. Her er det tydeligt, at mens Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre og Kristeligt Folkeparti ønskede nedsættelser, så ønskede Fremskridtspartiet og Centrum-Demokraterne næsten altid højere grænser, mens Det Konservative Folkeparti spillede en mere tvetydig rolle. Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre var de mest tydelige forkæmpere for hastighedsnedsættelser i tæt bebyggede områder og modstandere af hastighedsforhøjelser på motorveje.

2.5. Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner

Tendensen til reduktion i hastighedsgrænserne blev første gang ændret, da den generelle hastighedsgrænse på motorveje i 1992 blev forhøjet fra 100 km/t til 110 km/t. Herudover indebar den samme lovændring en omlægning og skærpelse af bødeniveauet for hastighedsforseelser, og et skærpet bødeniveau for *"en række færdselsforseelser, der kan være til fare for færdselssikkerheden"*⁵³. Oprindeligt blev der stillet forslag om en forhøjelse til 120 km/t, suppleret med et forslag om stramning af sanktioner, således at bødernes udmåling tog udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af den aktuelle hastighedsgrænse, men dette forslag blev ikke vedtaget⁵⁴. Dog blev betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænser med mere end 70 pct. indført i 1997⁵⁵. I de efterfølgende år blev sanktioner tilpasset den relative overskridelse af hastigheden aktivt diskuteret, men debatter og forslag resulterede ikke i vedtagne love⁵⁶.

Større forhøjelser af hastighedsgrænserne (primært på motorveje) blev også aktivt diskuteret og foreslået i de efterfølgende år⁵⁷. Disse forslag blev forkastet, dog med et mindre flertal. Efter at forhøjelse af hastigheder på motorvejene eksplicit indgik i den nye, borgerlige regerings grundlag i 2001⁵⁸, blev den generelle hastighedsgrænse på motorveje i 2003 besluttet forhøjet fra 110 km/t til 130 km/t, dog med mange strækning-

⁵² Folketingets årbog 1973/74: 70. Lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger mv.), side 237.

⁵³ Samling 1991/92: Justitsministerens fremsættelsestale af lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveauet), fremsat 22. januar 1992.

⁵⁴ Samling 1990-91, 2. samling: L 162, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed og bøder for hastighedsforseelser), fremsat 4. april 1991.

⁵⁵ Meddelelse om ændring af færdselsloven – lov nr. 468 af 10. juni 1997 om ændring af færdselsloven, meddelelse nr. 11351 af 13. august 1997.

⁵⁶ Samling 2000/01: L 222, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Frakendelse af kørekort ved overtrædelse af hastighedsbegrænsninger skærpes), fremsat 6. april 2001.

⁵⁷ Samling 2000/01: L 146, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje); 2. samling 2001/02: L 195, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje og ændring af reglerne for frakendelse af førerretten).

⁵⁸ Statsministeriet, 2001.

ger, hvor hastigheden forblev på 110 km/t⁵⁹. Under debatten i Folketinget var et argument for højere hastighedsgrænser, at bilister jo i forvejen kører hurtigere end hastighedsgrænserne tillader: *"Nogle gange bliver lovgivningen nødt til at følge med virkeligheden, og hvad angår hastighederne på motorvejene, er det et at de eksempler, hvor virkeligheden har overhalet – om jeg så må sige – lovgivningen"*⁶⁰. Samtidig indførtes et antal *"kompenserede foranstaltninger"*, som skulle øge færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne bliver overholdt⁶¹. Disse foranstaltninger var primært en skærpelse af sanktioner.

Biler på vejene

1993:	1.604.053 personbiler 296.467 vare- og lastbiler
2002:	1.872.631 personbiler 380.251 vare- og lastbiler
2012:	2.197.831 personbiler 456.385 vare- og lastbiler

(Kilde: Danmarks Statistik: statistikbanken)

Og netop sanktioner har stor betydning i dette brud. Således blev sanktioner for hastighedsovertrædelser også skærpet i 2004, 2010 og 2011. Loven fra 2004 indeholdt et klippekortsystem for frakendelse af kørekort og en række yderligere *"tiltag til forbedring af færdselssikkerheden"*, som i praksis var forhøjelse af bødeniveauet og skærpelse af andre sanktioner, især for hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje⁶². Loven fra 2010 havde som hovedformål, *"at forbedre færdselssikkerheden gennem strafskærpelser på færdselsområdet og præventive foranstaltninger, der retter sig mod trafikanter, som groft tilsidesætter hensynet til andre i trafikken"*⁶³. Loven omfattede mulighed for ubetinget frakendelse af førerretten ved særligt grove hastighedsoverskridelser, og straffen for særlig hensynsløs kørsel blev forhøjet⁶⁴. 2011-loven indeholdt generelle bødeforhøjelser herunder ved overskridelse af hastighedsgrænser⁶⁵. Alle tre love havde bl.a. til hensigt at øge overholdelse af hastighedsgrænserne. I de to førstnævnte love var det ekstraordinære hastighedsoverskridelser, som var i fokus, hvilket i Folketingets debatter kom til udtryk i formuleringer om *"hæmningsløs ræsen"*, *"notoriske fartbøller"* og *"vanvittige mennesker"*⁶⁶. Det er bemærkelsesværdigt, at udtrykket *"vanvidskørsel"* endog indgår i 2010-lovens titel⁶⁷. Særligt i forbindelse med 2004-loven udtrykker flere politikere, at man må sætte hårdere ind for at sikre lovenes overholdelse. Fx siger én, at *"vi bliver nok desværre nødt til at tale et sprog, som gør, at alle kan forstå, hvad vi mener"* og en anden ytrer, at *"[o]gså indenfor færdselsloven er det lovgivernes pligt at forsøge at gennemføre adfældsregulerende regler, hvis udviklingen tegner til at glide i en uheldig retning"*⁶⁸.

⁵⁹ Samling 2002/03: Lov om ændring af færdselsloven, lov nr. 432 af 10. juni 2003.

⁶⁰ Samling 2002/03: 2. behandling af L 2, Forslag til lov om ændring af færdselsloven, 27. maj 2003, se Per Dalgaard, Dansk Folkeparti.

⁶¹ Samling 2002/03: L 2 Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden).

⁶² Samling 2003/04: Lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem og skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), lov nr. 267 af 21. april 2004.

⁶³ Justitsministerens fremsættelsestale 26. marts 2010 af L 179, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretskendelse mv.).

⁶⁴ Samling 2009/10: L 179, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven. (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.); 1. samling 2010-11: Lov nr. 716 af 25. juni 2010.

⁶⁵ Lov om ændring af færdselsloven, nr. 184 af 8. marts 2011.

⁶⁶ Samling 2003/04: 1. behandling af lovforslag nr. L 98, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystemet, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), 10. december 2003, citat Per Dalgaard (Dansk Folkeparti) og Karsten Nonbo (Venstre); Samling 2009/10: 1. behandling af lovforslag nr. L 179, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.), 12. april 2010, citat Kim Christiansen (Dansk Folkeparti).

⁶⁷ Samling 2009/10: Lov nr. 715 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.)

⁶⁸ Samling 2003/04: 1. behandling af lovforslag nr. L 98: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystemet, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), 10. december 2003, citat Karsten Nonbo (Venstre) og Per Dalgaard (Dansk Folkeparti)

Det femte brud er kendetegnet ved forhøjede hastighedsgrænser og skærpede sanktioner. Forhøjelse af hastighedsgrænserne er hver gang fulgt af skærpede sanktioner, og sanktioner fik i 1990'erne og især 2000'erne en renæssance som et middel, der kan fremme sikkerheden på vejene. Sanktioner blev nu opfattet mere eksplicit, som et aktivt adfærdsregulerende middel frem for administrative konsekvenser af overtrædelser. Mere nuancerede og målrettede tiltag kan fortolkes som forsøg på mere detaljeret statslig regulering af trafikanternes adfærd. I det femte brud blev der brugt begreber som *"vanvidsbilisme"* og *"vanvittige mennesker"* som markerede, at lovgiverne ikke var efter den almindelige bilist. Igen blev faren for andre også eksplicit nævnt (jf. det første og andet bruds *"hensynet til andre i trafikken"*). Trods øgede hastighedsgrænser på motorvejene efterlader diskurser i denne periode indtryk af en detaljeret og mere nuanceret statslig regulering af trafikken.

I det femte brud var partipolitiske forskelle tydelige, når det kommer til hastighedsgrænser. Mens den borgerlige fløj (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti) var for højere hastighedsgrænser, var venstresiden (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten) generelt imod. Især debatten i 2002 og 2003 om at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorvejene var meget engageret og polariseret. Tidligere, i perioden 1998-2001 var især Dansk Folkeparti aktiv og stod bag de mange ikke-vedtagne forslag om hastighedsforhøjelser.

Når det derimod handler om stramninger i sanktioner, kan der konstateres bred enighed blandt partierne. Både klippekortordningen i 2004 og de skærpede sanktioner i 2010 blev vedtaget enstemmigt, mens bødeforhøjelserne i 2011 blev vedtaget af alle med undtagelse af Enhedslisten, som stemte imod og Liberal Alliance som undlod at stemme.

3. Diskussion

Når man analyserer diskursen om hastighed i de fem brud, vi har identificeret, viser det sig, at der er mange temaer, som gentages i løbet af historien, og således har præget hastighedspolitikken gennem godt 100 år. Vi vil her diskutere seks temaer, som kan genfindes i flere brud og dermed repræsenterer centrale temaer i den hastighedspolitiske diskurs, og vi vil samtidig trække tråde frem til dagens diskurs.

3.1. Hastighed og individet

Et af de mest iøjnefaldende temaer, der dukker op gennem tiden, er, hvem der har ansvar for, at hastigheden er forsvarlig. Dette kulminerer i spørgsmålet om, hvorvidt bilisten selv har ansvaret for at overskue de forhold, der gælder og køre forsvarligt, eller om staten skal vejlede bilister gennem hastighedsgrænser. Hele rationale bag hastighedsgrænser er knyttet til dette emne. Bilistens evne til at køre forsvarligt og tage hensyn til forholdene bliver i særlig grad fremhævet i forbindelse med afskaffelsen af hastighedsgrænser i 1953. I 1970'erne og 1980'erne får generelle hastighedsgrænser en renæssance og bliver nedsat. I det sidste brud øges de generelle hastighedsgrænser på motorvejene ad to omgange, men de differentierede hastighedsgrænser på motorvejene og interessen for sanktioner, som adfærdsregulerende middel efterlader indtryk af mere nuancerede statslige tiltag til regulering af hastigheden på vejene.

Problemstillingen kan tydeligt genfindes i dagens diskussioner om virkemidler til at fremme trafiksikkerhed: Hvor høje hastighedsgrænserne skal være? Hvordan vi skal få dem overholdt? Er det realistisk at forvente, at grænserne bliver overholdt, hvis de ikke svarer til bilistens opfattelse af forsvarlig kørsel efter forholdene?

3.2. Hastighed og ulykker

I tæt forbindelse med problemstillingen om det individuelle ansvar er temaet om hastighed, som faktor for trafiksikkerheden. I alle fem brud er hastighed tæt knyttet til sikkerhed, men forbindelsen er ofte ikke eksplicit formuleret – det bliver altså ikke ekspliciteret, hvordan hastighed påvirker trafiksikkerhed. Hensynet til trafiksikkerhed er det væsentligste, når hastighedspolitik forhandles i Folketinget og Landstinget, men hvordan hastighed indgår i den trafikpolitiske diskurs ændres undervejs. I det første brud er fokus på den fare, som andre trafikanter udsættes for, mens også faren for føreren og passagerer i bilen senere kommer i fokus. Det veksler i hvor høj grad hastighed i sig selv vurderes at udgøre en fare for trafiksikkerheden ("*fart dræber*"), eller om det alene er uforsvarlig hastighed ud fra de konkrete forhold, som udgør en fare ("*ikke fri hastighed, men forsvarlig hastighed*"). Det er særligt i andet brud, hvor generelle hastighedsgrænser afskaffes, at der i hastighedsdiskursen lægges vægt på at køre efter forholdene, men tilsvarende formuleringer genfindes også i det aktuelle, femte brud.

Denne diskussion kan genfindes i nutidige, politiske diskussioner om hastighed, og handler om hele rationale bag de generelle hastighedsgrænser, behovet for mere nuancerede bestemmelser og differentierede grænser, og de faktiske grænser, som man vælger at sætte op.

3.3. Hastighed og virkemidler

Hastighedspolitik indgår første gang i en lov i 1903, hvor generelle hastighedsgrænser fastsættes, og det er netop hastighedsgrænser, som er det mest stabile og centrale omdrejningspunkt for hastighedspolitikken. Grænserne øges og afskaffes helt i en periode (med undtagelse af grænser for tunge køretøjer). Under olie-

kriserne i 1970'erne, som falder sammen med det højeste antal dræbte i trafikken, etableres på ny hastighedsgrænser, og her påbegyndes en politisk trend med fokus på trafiksikkerhed og nedsættelse af hastighedsgrænserne, som fortsætter frem til begyndelsen af 1990'erne, hvor grænserne igen sættes i vejret.

Det er imidlertid ikke alene fastsættelse af hastighedsgrænser, som indgår i hastighedspolitikken. Sanktioner anvendes i perioder tilsyneladende mest som administrative konsekvenser af overtrædelser, men skærpede sanktioner tillægges i 00'erne og aktuelt en væsentlig rolle som et aktivt adfærdsregulerende middel.

3.4. Hastighed og håndhævelse

Et fjerde tilbagevendende tema er overholdelse og håndhævelse af lovgivning om hastighed. Der er to vinkler på temaet, som samlet udtrykker nogen ambivalens i den politiske tilgang til overholdelse og håndhævelse. På den ene side en tilpasnings-linje hvorefter hastighedslovgivning, som ikke overholdes, bør afskaffes. Synspunktet er, at det er skadeligt for moralen at have lovgivning, som stort set ikke overholdes. På den anden side en lov-og-orden-linje⁶⁹, hvorefter vedtagne love om hastighed skal overholdes. Synspunktet er, at når Folketinget har vedtaget en lov, så skal den også overholdes. Tilpasningslinjen kommer til udtryk både i andet og femte brud. Disse brud er karakteriseret ved, at hastighedsgrænser enten afskaffes eller øges, hvilket netop sker med henvisning til, at hastighedsgrænserne alligevel ikke overholdes. I femte brud ses imidlertid samtidig den (tilsyneladende) modsatrettede tendens til skærpede sanktioner ud fra en lov-orden-linje. Tilsvarende ambivalens om lovgivning på andre policyfelter er også fundet i analyser af befolkningens holdninger og er tilsyneladende ikke ualmindelig⁶⁹.

3.5. Hastighed og andre hensyn

Selvom hensynet til trafiksikkerhed altid indgår i den hastighedspolitiske diskurs, er der også andre hensyn på spil. Allerede fra den første lov om hastighed i 1903 indgår tilsyneladende overvejelser om mobilitet, selvom begrebet ikke anvendes. Sådan kan det forstås, når en betænkning afgivet af Folketinget tilkendegiver ønske om ikke at "*hindre en naturlig og samfundsnyttig Udvikling af Automobilet som Befordringsmiddel*"⁷⁰. Afskaffelsen af generelle hastighedsgrænser i 1953 er blevet tolket i samme retning⁷¹.

Da generelle hastighedsgrænser genindføres i 1973 er det først og fremmest begrundet i oliekrisen, altså energi- og forsyningsmæssige hensyn, selvom de hurtigt også følges af trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Foruden hensynet til trafiksikkerhed, indgår både hensynet til mobilitet og hensynet til energi også i dag i den hastighedspolitiske diskurs, og vægtes forskelligt af de politiske partier. Energihensynet ville i dag blive udtrykt som et hensyn til klimaet.

3.6. Hastighed og politisering

I Landsting og Folketing er der stort set konsensus om hastighedspolitikken de første mange år. Det gælder både fastsættelsen af den første lovgivning om hastighedsgrænser og det gælder afskaffelsen af generelle hastighedsgrænser i 1953. Det er således et felt, som ikke er præget af partipolitiske divergenser.

⁶⁹ Andersen 1998; 2011.

⁷⁰ Samling 1902-03: Tillæg B til Rigsdagstidende, Udvalgenes betænkninger m.m., Betænkning over Forslag til Lov om kørsel med automobiler, afgivet af Folketingets udvalg den 5. marts 1903.

⁷¹ Rådet for sikker trafik, 2011.

Først fra det tredje brud i 60'erne og fremover kan partipolitiske skel iagttages i spørgsmålet om hastighedsgrænser. Anderledes forholder det sig med sanktioner, hvor der ikke kan konstateres systematiske partipolitiske forskelle, og i femte brud, hvor sanktioner mest eksplicit er på den politiske dagsorden, er der bred enighed blandt partierne om at skærpe sanktioner ved hastighedssovertrædelser.

De politiske skel om hastighedsgrænser følger ofte en traditionel højre-venstre skala, hvor venstresiden (Socialistisk Folkeparti, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) ønsker hastighedsgrænserne nedsat, mens Det Konservative Folkeparti og Venstre ønsker uændrede eller øgede hastighedsgrænser. Den almindelige politiske skala med højre og venstre kan imidlertid ikke stå alene som forklaring på de politiske skel. To af de nye partier, som kom i Folketinget efter valget i 1973, Centrum-Demokraterne og Fremskridtspartiet, var særligt aktive i spørgsmålet om at hæve hastighedsgrænserne. Tilsvarende er Dansk Folkeparti, som blev stiftet i 1995 aktive i dette spørgsmål. Hastighedsgrænser har altså en særlig bevågenhed hos disse nye partier. Det gælder dog ikke Kristelig Folkeparti (senere Kristendemokraterne), som også kom i Folketinget ved valget i 1973⁷², eller Enhedslisten, som kom i Folketinget i 1994. Begge partier har generelt stemt for hastighedsnedsættelser, men har ikke i samme udstrækning som de øvrige partier engageret sig i dette spørgsmål⁷³.

⁷² Et dansk, midterparti, stiftet i 1970. Repræsenteret i Folketinget 1973-1994, 1998-2005 og 2010-2011.

⁷³ Empirien gør det ikke muligt at vurdere, hvordan Ny Alliance, som blev stiftet i 2008 og senere blev til Liberal Alliance, forholder sig i spørgsmålet om hastighedsgrænser, idet Folketinget i partiets levetid ikke har debatteret hastighedsgrænserne. Liberal Alliances syn på hastighedsgrænserne er imidlertid belyst i et andet notat fra nærværende projekt (Sørensen & Siren, 2012)

4. Konklusioner

Hvordan kommer da en diskurs om vejhastighedspolitik historisk til udtryk? Det spørgsmål stillede vi indledningsvist.

Hastighedspolitik kommer første gang til udtryk i lovgivningen i form af en lov om automobiler i 1903, og inkl. den første lovgivning har vi i alt identificeret fem såkaldte brud i den hastighedspolitiske diskurs frem til i dag: Den første lovgivning i 1903; afskaffelse af generelle hastighedsgrænser i 1953; forsøg med hastighedsgrænser 1961-65; genindførelse af hastighedsgrænser under oliekriserne i 70'erne; og endelig forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner i 1990'erne og 2000'erne.

Selvom disse brud kan give indtryk af store omvæltninger, betragter vi den hastighedspolitiske diskurs som relativt stabil, hvor de samme temaer gentager sig gennem denne godt 100-årige periode. I kapitel 2 har vi i bokse illustreret størrelsen på bilparken i de forskellige perioder. I betragtning af, hvor store ændringer, der er sket i trafikken - og hastigheden – kan det undre, at stabiliteten er så stor. Mens der således sker en øget politisering af hastighedspolitikken gennem årene, udspilles temaerne om stat vs. individ; hastighedens betydning for ulykker og ulykkeskonsekvenser; hastighedsgrænser og sanktioner; overholdelse og håndhævelse samt endelig samspillet med både en mobilitetspolitisk- og en klima/energipolitisk-diskurs også den dag i dag indenfor den hastighedspolitiske diskurs.

Bi-spørgsmålet, som vi stillede i indledningen, drejede sig om partipolitiske forskelle. Vi spurgte, om der findes systematiske, partipolitiske forskelle over tid i den hastighedspolitiske diskurs? Det er først i den senere historie, at de partipolitiske skel i hastighedspolitikken bliver tydelige. Hastighedspolitikken er således i høj grad præget af konsensus frem til 60'erne, hvorefter den bliver gjort til genstand for konflikt mellem de politiske partier. Denne tendens til udvikling fra politisk konsensus til politisk konflikt kan også iagttages på andre policyfelter⁷⁴.

Ser man på de nyere brud, er tendensen, at venstresiden er for lavere hastighedsgrænser, mens den borgerlige fløj er for højere hastigheder eller afskaffelse af hastighedsgrænser, og enkelte partier (Fremskridtspartiet, Dansk Folkeparti, Centrum-Demokraterne) skiller sig ud som særlig store tilhængere af høje eller ingen hastighedsgrænser. Hastighedspolitikken er præget af et traditionelt højre-venstre skel i dansk politik, men hastighedspolitikken præges også af en særlig bevågenheden fra flere af de nye politiske partier, som efter valget i 1973 har gjort deres indtog i Folketinget. Hvad angår sanktioner ses ingen væsentlige forskelle mellem partierne, hverken i 50'erne eller senere.

Den overordnede hensigt med dette notat var bedre at forstå, hvordan vejhastighedspolitik bliver (og er blevet) konstrueret i en parlamentarisk kontekst, ved at undersøge hvordan den hastighedspolitiske diskurs har udformet sig gennem tiden. Denne undersøgelse havde til formål at tilbyde en supplerende, politologisk vinkel til forskning om trafiksikkerhed. Resultaterne viser, at selvom der er sket meget i den virkelighed, som trafikanterne møder, når de færdes i trafikken, har den måde vejhastighed omtales og opfattes på været overraskende ens gennem de godt 100 år, vejhastighed er blevet reguleret gennem politiske tiltag.

I denne undersøgelse antog vi som udgangspunkt, at virkeligheden som vi observerer den i dag, kan ses som historisk konstrueret. Set fra dette perspektiv, kan resultaterne af denne undersøgelse hjælpe til forstå-

⁷⁴ Således tegnede norsk ligestillingspolitik tilsyneladende en sådan tendens i en periode (Bjørklund, 1986), og indvandring i Danmark er måske udtryk for en tilsvarende tendens (personlig kommunikation Jørgen Goul Andersen)

else af politiske diskussioner om vejhastighed: Hvor har de deres rødder og hvordan bliver (en del af) diskussionernes elementer konstrueret? Med denne viden er det bl.a. muligt bedre at forstå, hvorfor nogle ændringer i politisk regulering af vejhastighed bliver mere velvilligt modtaget mens andre møder større modstand.

Tak

Dette notat er udarbejdet i regi af projektet "Trafiksikkerhedens politiske og institutionelle vilkår", som er finansieret af TrygFonden. Projektets følgegruppe (forskningschef Anders Hede, TrygFonden; professor Jørgen Goul Andersen, Aalborg Universitet; chefkonsulent Sven Krarup Nielsen, Vejdirektoratet; og dokumentationschef Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik) har øget kvaliteten af notatet ved ivrigt at debattere og kommentere et udkast. Også forsker Silvia Olsen, Transportøkonomisk Institutt, har bidraget med værdifulde kommentarer. En stor tak til alle.

Referencer

- Andersen, J.G. (1998): *Borgerne og lovene*. Århus: Aarhus Universitetsforlag.
- Andersen, J.G. (2011): *Borgerne og lovene 2010*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.
- Andersson, M. & Vedung, E. (2007): *Motkrafter i trafikssäkerhetspolitiken*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. & Vedung, E. (2010): *Säkerhet och avvägningar i de fyra trafikslagen*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Bax, C. (2011): *Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy*. Leidschendam: SWOV. Kan downloades fra http://www.swov.nl/rapport/Proefschriften/Charlotte_Bax.pdf, 15. september 2011.
- Bax, C.; Elvik, R. & Veisten, K. (2009): "Knowledge Utilisation in Road Safety Policy: Barriers to the Use of Knowledge from Economic Analysis", i *Know Techn Pol*, 22, pp. 275-285.
- Bjørklund, T. (1986): "Kvinner og menns partipreferanse", i *Tidsskrift for samfunnsforskning*, vol. 27, pp. 417-443
- EU Kommissionen (2003): *Meddelelse fra Kommissionen. Europæisk handlingsprogram for trafikssikkerheden. Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave. KOM(2003) 311*. Kan downloades fra <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0311:FIN:DA:PDF>, 28. december 2011.
- Foucault, M. (2005): *Tiedon arkeologia*. (L'archéologie du savoir, 1969.) Tampere: Vastapaino.
- Færdselssikkerhedskommissionen (1980): *Delbetænkning om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)*. Betænkning 905. København: Direktoratet for statens indkøb.
- Færdselssikkerhedskommissionen (2007): *Hver ulykke er én for meget. Trafikssikkerhed begynder med dig. Revision af strategier og indsatser*. København: Justitsministeriet. Kan downloades fra <http://www.faedsselssikkerhedskommissionen.dk/imageblob/image.asp?type=image&objno=77277>, 28. december 2011.
- Færdselssikkerhedskommission (2011). *Baggrund for nedsættelse af Færdselssikkerhedskommissionen*. Kan downloades fra <http://www.faedsselssikkerhedskommissionen.dk/fskssubject.aspx?type=fskssubject&id=73438>
- Jacobsen, K. (2011): *Velfærdens pris. Arbejderbeskyttelse og arbejdsmiljø gennem 150 år*. København: Gads Forlag.
- Kolbenstvedt, M.; Elvik, R.; Elvebakk, B.; Hervik, A.; Braein, L. (2007): *Effekter av den svenska trafiksäkerhetsforskningen 1971-2004*. Kan downloades fra <http://www.vinnova.se/upload/EPIStorePDF/va-07-07.pdf>, 14. december 2011.
- March, J.G. & Olsen, J.P. (1994): "Institutional Perspectives on Governance", i H.-U. Derlien, U. Gerhardt & F.W Scharpt (red.): *Systemrationalität under Partialinteresse. Festschrift für Renate Mayntz*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.
- Olsen, S.J.; Ravlum, I.A. (2006a): *Organiseringen af trafikssikkerhedsarbejdet i Statens vegvesens fem regioner – Sammendragsrapport*. TØI-rapport 832. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D81%20rapporter/2006/832-2006/832-rapport.pdf>, 23.09.2011.
- Olsen, S.J. ; Ravlum, I.A.(2006b): *Organiseringen af trafikssikkerhedsarbejdet i Statens vegvesens fem regioner*. TØI-rapport 831. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D81%20rapporter/2006/831-2006/T%D81-rapport-831-Internett.pdf>, 23.09.2011.
- Peters, B.G. (1999): *Institutional Theory in Political Science. The 'New Institutionalism*. London, New York: Pinter.
- Pietikäinen, S. & Mäntynen, A. (2009): *Kurssi kohti diskurssia*. Tampere: Vastapaino.

Powell, W.W. (1991). "Expanding the Scope of Institutional Analysis," I W.W. Powell & P.J. DiMaggio (red.): *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. London, Chicago: The University of Chicago Press.

Rådet for sikker trafik (2010): *Kampagner 1970-1989*. Kan downloades fra http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Kampagner/Kampagnehistorie/Kampagner_1970-1989, 20. april 2012.

Rådet for sikker trafik (2011): *Rådets historie*. Kan downloades fra <http://www.sikkertrafik.dk/Om-Raadet/Raadets%20historie>, 29. december 2011.

Statsministeriet (2001). *Vækst, velfærd – fornyelse. Regeringsgrundlag 2001*. Kan downloades fra <http://www.stm.dk/publikationer/regeringsgrundlag/reggrund01.htm>, 29. december 2011.

Suoninen, E., Juhila, K., Jokinen, A. (1999): *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Tampere: Vastapaino.

Sørensen, C.H. & Assum, T. (2005): *Muligheder og barrierer for trafikikkerhedsarbejdet i Sverige – en analyse af Vägverket og andre aktører*. TØI rapport 759. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sørensen, C.H. & Siren, A. (2012): *Hersker konsensus i dansk hastighedspolitik? En interviewanalyse*. Paper til Trafikdage på Aalborg Universitet, 2012. Kan downloades fra http://www.trafikdage.dk/papers_2012/49_ClausHedegaardSoerensen.pdf, 17. august 2012

Trafikministeriet (2000): *Hundrede års trafik. Trafikministeriet 1900-2000*. København: Trafikministeriet 2000.

Vejdirektoratet (2011a): *Seneste uheldstal – seneste måned*. Kan downloades fra <http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=74639>, 29. december 2011.

Vejdirektoratet (2011b): *Første etape af forsøg med differentierede hastigheder åbner*. Pressemeddelelse. Kan downloades fra <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=284680>, 29. december 2011.

DTU Transport forsker og underviser i trafik og transportplanlægning. Institutet rådgiver myndighederne inden for infrastruktur, samfundsøkonomi, transportpolitik og trafiksikkerhed. DTU Transport samarbejder tillige med erhvervslivet om grøn logistik, behovsstyret kollektiv trafik, brugerbetaling og design af bæredygtige transportnetværk.

DTU Transport
Institut for Transport
Danmarks Tekniske Universitet

Bygningstorvet 116 B
DK-2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 45 25 65 00
Fax 45 93 65 33

www.transport.dtu.dk