

Vejhastighedens politiske historie

Anu Kriistina Siren, DTU Transport

Baggrund og formål

Selvom der umiddelbart er konsensus både internationalt og nationalt om at kæmpe mod de negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af u hensigtsmæssig høj hastighed, ved vi relativt lidt om, hvordan den politiske diskurs om vejhastighed ser ud. Men viden herom er imidlertid relevant, da det udgør et væsentligt vilkår og vigtige rammer for håndtering af den udfordring den faktiske hastighed skaber for trafiksikkerheden.

Med et fokus 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 besvare to spørgsmål:

- Hvordan kommer en diskurs om vejhastighedspolitik historisk til udtryk og spiller sammen med nærliggende diskurser?
- Findes systematiske, partipolitiske forskelle over tid i den hastighedspolitiske diskurs?

Metode og fremgangsmåde

Studiets teoretiske og metodologiske ramme er forankret i konstruktivismen, idet udgangspunktet i dette paper er, at rammer for at behandle og omtale hastighedspolitik er blevet skabt historisk, og at disse historiske rammer altid spiller sammen med de nuværende politiske tendenser, når hastigheden omtales og reguleres politisk.

Empirien til paperet er 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. Endvidere indgår i flere tilfælde primære kilder i form af faktiske lov- og beslutningsforslag, Landstingets og Folketingets behandlinger af dem, samt vedtagne love, 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 og selve lovene.

På den baggrund er fem brud i den hastighedspolitiske diskurs er identificeret. Disse 'brud' er udtryk for særligt store ændringer i forhold til den hidtidige diskurs.

Resultater: Fem brud

Den første lovgivning om vejhastighed i 1903

Den første lov, der omtaler hastighed 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. I årene efter den første lov blev en række præciseringer vedtaget. 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 diskuteret. Der var også forslag om en slags intelligent farttilpasningsudstyr. Datidens diskurs om regulering af hastighed minder om dagens diskurs, idet sikkerhed stilles mod frihed og mobilitet. Der er ingen systematiske ideologiske eller partipolitiske forskelle at spore.

Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953

Det andet brud er kendetegnet ved afskaffelsen af de generelle hastighedsgrænser, hvilket skete i 1953. 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 havde været uforsvarlig. Mottoet bag ophævelse af hastighedsgrænser formuleres eksplicit som "ikke fri hastighed men forsvarlig hastighed". Selvom der var en 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. Som en konsekvens blev det i 1957 muligt at gennemføre lokale hastighedsgrænser.

Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65 som forsøg for at fremme sikkerhed

I starten af 1960'erne var biltrafikken steget kraftigt og der var bekymring for et stigende antal ulykker, især omkring helligdage og ferieperioder. Derfor blev justitsministeren i 1961 bemyndiget til som et forsøg at fastsætte midlertidige hastighedsgrænser. I det tredje brud kan man i materialet se et klart fælles, politisk mål om færre ulykker, men nogen uenighed og usikkerhed hvad angår midler til at nå målet. I det tredje brud er der således partipolitiske forskelle at spore. Fx kommer det første forslag om et forsøg med midlertidige hastighedsgrænser fra Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Venstre og Det Konservative Folkeparti er mere tilbageholdende og foreslår en kortere forsøgsperiode.

Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af energikrisen i 70-80'erne

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 motorveje. Det skete i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger og var begrundet i oliekrise. De nedsatte hastighedsgrænser blev imidlertid senere inkluderet i færdselsloven. Hastigheden blev altså først og fremmest sat i forbindelse med energiforbrug, men der var også en klar sikkerhedsdimension, hvor der med sikkerhedssynspunkter blev argumenteret for hastighedsgrænser. Det ser også ud til, at der var rimelig bred enighed om at indføre hastighedsgrænser i færdselsloven.

Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner i 90-00'erne.

Siden hastighedsgrænser i 1970'erne blev genindført, blev de udelukkende reguleret nedad indtil 1990'erne. I 1992 blev dette for første gang ændret, da den generelle hastighedsgrænse på motorveje blev forhøjet fra 90 km/t til 110 km/t. Den samme lovændring indebar en omlægning og skærpelse af bødeniveauet for hastighedsforseelser og en skærpelse af bødeniveauet for "visse færdselsforseelser, der kan være til fare for færdselssikkerheden". I 2001 blev den generelle hastighedsgrænse på motorveje forhøjet fra 110 km/t til 130 km/t i 2003, dog med mange strækninger hvor hastigheden kun var 110 km/t. Samtidig indførtes et antal "kompenserende foranstaltninger", som skulle øge færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne bliver overholdt. I 2004 og 2010 blev sanktioner for overtrædelser endvidere skærpet. I det femte bud 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 i forbindelse med at forhøje motorvejshastighed i 2003 var debatten meget engageret og polariseret. Når det derimod handler om stramninger i sanktioner, kan der konstateres bred enighed blandt partierne. Både klippekortordning i 2004 og de skærpede sanktioner i 2010 blev vedtaget enstemmigt.

Diskussion og konklusion

Selvom disse bud 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 betragtning af, hvor store ændringer der er sket i den faktiske trafik – og den faktiske hastighed – kan det undre, at stabilitet er så stor.

Det er først i den senere historie, at de partipolitiske skel i hastighedspolitikken bliver tydelige. Ikke desto mindre, kan man spore visse tendenser fra hele det historiske forløb. Tendensen er, 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. Ser man på de tidligere bud, kan man se, at medlemmer af Venstre, som typisk repræsenterede befolkning på landet, var tilbageholdende med "høje" hastigheder og biler i det hele taget, mens Socialdemokraterne, som typisk repræsenterede by-befolkningen, var mere positivt indstillede over for den moderne trafik. Hvad angår sanktioner ses ingen væsentlige forskelle mellem partierne, hverken i 50'erne eller senere.