

[Lønger]

nisteren vil have trafikken ført over på motorvejene – så må vi i stedet se på sikkerheden på de veje, hvor den er for dårlig. Så må vi se, om hastighedsgrænserne dér eventuelt skal sættes ned, eller om der skal gennemføres deciderede sikkerhedsforanstaltninger, eller hvad ved jeg. Når risikoen åbenbart er så stor, at man vil føre trafikken fra dem over på andre veje, så skal der gøres noget ved dem. De skal jo trods alt ikke nedlægges, de skal fortsat bruges. Derfor må vi se på sikkerhedsforanstaltningerne på de konkrete veje, hvor disse problemer er.

Vi kan altså ikke anbefale den del af lovforslaget, der går ud på, at man skal hæve hastighedsgrænserne.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Kristeligt folkeparti går positivt ind i behandlingen af lovforslaget, selv om vi principielt måske på nogle punkter kunne have andre overbevisninger. Når vi gør det, er det, fordi vi mener, at færdsel er noget, der vedrører os alle. Når man sidder og hører en debat som den i dag, skulle man ikke tro, at folketingsmedlemmer kørte på vejene. Hvis man gør det, så ved man, at der køres langt, langt hurtigere – det er berørt af én ordfører i dag – og at man kan være sikker på at blive overhalet af alt og alle, lastbiler med anhænger og alt, når man kører med den fart, man må.

Et andet argument, jeg også har siddet og moret mig lidt over, er det med, at vi skulle spare benzin ved at undlade at køre en lille omvej over motorvejen. Når man kører bil, ved man, at man kun kører halvt så langt på literen inde i et byområde, som man gør, når man kører uden for bytrafikken. Det er i hvert fald min erfaring. Jeg har måske også en speciel bil, det ved jeg ikke. Men jeg tror, man sidder med nogle teorier, og så glemmer man, hvordan det fungerer i praksis.

For kristeligt folkeparti er det vigtigt, at vi prøver at lave så gode love som muligt, så befolkningen kan se logikken i dem. Jeg kunne godt tænke mig, at vi måske kunne enes om 110 km på en motorvej, men jeg kan også bøje mig for argumenterne for at gå op til 120 km. Jeg er enig med hr. Jimmy Stahr i, at det har en afsmittende virkning. Men der er jo også nogle, som ikke ønsker at køre hurtigere. Kører man nede i Vesttysk-

land, hvor den anbefalede hastighed er 130 km, og man selv kører 120 km, så bliver man også overhalet af alt og alle. Jeg synes, man kommer for let til argumenterne i dag. Jeg tror, det er rigtigt, at der er folk, der vil foretrække motorveje – særlig hvis man kunne få lov til at køre hurtigere.

Jeg kan heller ikke lade være med at tænke på, hvad repræsentanter og andre siger til mig. De indregner fartbøderne i deres daglige kørselsudgifter, og det drejer sig absolut ikke kun om motorveje. Man kan udmærket køre 110 km på en almindelig landevej, selv om man ikke kommer fra en motorvej. Men her er der måske forskel på København og vejeneovre i Jylland. Det ved jeg ikke.

Byområderne er vigtige, og dér ser kristeligt folkeparti gerne, at vi fik 50 km, men jeg har talt med justitsministeren, der netop har understreget, at man vil gøre alt for, at man kan graduere hastigheden i byen. Det kan friste til umoral at køre ind i en by, hvor der næsten intet er ud over et enkelt hus; dér fristes man til at køre 70 km eller 80 km. Det giver selvfølgelig en god indtægt til staten. Er der derimod tale om den tætbebyggede del med mange sideveje, skal trafikken måske helt ned på 30 km eller 40 km. Jeg synes, det er godt, at forslaget lægger op til, at de enkelte kommuner – måske i samråd med justitsministeriet – kan finde ud af, hvilken hastighed der passer bedst til de enkelte områder. Kristeligt folkeparti vil i hvert fald være meget positiv over for en mere udstrakt differentiering – netop i byområderne, hvor mange af ulykkerne sker.

Vi ved godt, at kørslen påvirker benzinforbruget. Jeg kunne også ønske, man i byområderne fik mere sammenhæng mellem lyskurvene, så man ikke skal stoppe hver eneste gang. Jeg gad vide, hvor meget benzin det bruger, og hvor meget forurening der hænger ved, når op til 10–20 biler holder med udstødningen på fuld styrke dér. Der er mange aspekter i det.

Med hensyn til kørelærere og kørelæreruddannelsen mener vi også, det er vigtigt, at vi tager fat på problemet, at vi virkelig får nogle gode kørelærere. Det tror jeg også vi generelt har i dag. Prøven må gerne deles op i tre afsnit. Man kunne bestå den teoretiske del, derefter den praktiske del og så slutte af med nogle prøver på et bestemt anlæg.