

[Kirsten Lee]

Øgede fartgrænser er altså med til at øge vores alle sammens stressniveau.

I 1970'erne var det i det væsentlige energisparehensyn, der gjorde, at hastigheden blev nedsat. De hensyn gælder fortsat. Med lavere hastigheder er der lavere energiforbrug. Der ved bedres betalingsbalancen over for udlandet. Det har vi stadig væk brug for.

De energimæssige besparelser er også med til, at vi kan leve op til Brundtlandrapportens mål om en halvering af energiforbruget og en reduktion af luftforureningen omkring år 2000. Disse ting fremgår klart af energiministerens rapport om energiforbruget i transportsektoren.

Der er altså sundhedsmæssige, trafikikkerhedsmæssige, energimæssige og valutamæssige grunde til ikke at sætte hastighederne op.

Til fru Jane Oksen: Jeg kender ikke til nogen undersøgelser, der skulle vise, at antallet af ulykker falder ved, at man øger hastighederne. Men vi lader os meget gerne belære med henvisninger til, hvor vi kan læse om den slags undersøgelser.

Vi kan ikke i Det Radikale Venstre se nogen god grund til at øge hastighederne, men vi kan se masser af gode grunde til eventuelt at sænke dem yderligere, i hvert tilfælde ikke til at sætte dem op.

CD anfører, at man skulle kunne flytte trafik fra landeveje til motorveje. Vi har ikke været i stand til at finde undersøgelser, der skulle vise, at man kan flytte trafik ved at indføre differentierede hastighedsgrænser. Man kunne måske tænke sig, at det ville ske, såfremt man fastholdt, at lavere hastighedsgrænser på landeveje ikke skulle kombineres med højere hastighedsgrænser på motorveje. Men det gør man jo netop ikke fra CD's side, og derved falder argumentationen bort.

Da de generelle hastighedsbegrænsninger for motorveje blev ændret fra 110 km i timen til 100 km i timen, var det anbefalet af et flertal i Færdselssikkerhedskommissionen. Den kommission arbejder som bekendt endnu, og vi vil, ganske som justitsministeren, afvente kommissionens udtalelser, og vi vil i Det Radikale Venstre overveje vores stilling, såfremt kommissionen skulle ændre anbefalinger med den baggrund, at antallet af ulykker kan nedsættes ved, at man øger hastigheden.

På nuværende tidspunkt støtter vi altså ikke lovforslaget.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke støtte forslaget. Vi fokuserer alt for ofte på hastigheder. Jeg ved, at en argumentation for, at vi skal have faste hastighedsgrænser, er skilteskoven. Egentlig skulle vi have mange flere hastighedsgrænser, afhængigt af vejene, af forholdene. Man skulle måske have en lavere hastighedsgrænse om aftenen, om vinteren, men det kan vi slet ikke overkomme. Dette, at vi har generelle hastighedsgrænser, gør, at så mange tror, at så hurtigt kan man køre, hvad man vitterlig ikke kan.

Når vi taler så meget forbi hinanden, som vi måske gør herinde, hænger det sammen med, at vejforholdene, forholdene i det hele taget, er så forskellige, alt efter om man kører på en motorvej på Sjælland eller et sted i Jylland. Der er virkelig mange veje, hvor man i dag har en grænse på 80 km i timen, hvor man ikke burde have mere end 60 km i timen som højeste hastighed. Der er også mange steder i byerne, hvor det kun burde være 30 eller 40 km i timen. Men vi har nu alle disse generelle hastighedsgrænser.

Ofte sker ulykkerne, hvor man f.eks. i en by har en grænse på 60 km i timen et sted, hvor der er meget trafik, gående osv. til f.eks. en banegård. Der sker mange ulykker på dette sted, hvor hastigheden burde være 30-40 km i timen.

Man kan heller ikke sige, at der ikke godt kan være motorvejsstrækninger, hvor farten kunne sættes noget op. Det kan man diskutere. Men man må huske på, at går man op på 120 km i timen som foreslået, vil det let få den virkning, at mange ville køre måske 130 km i timen, hvad der måske ikke er så mange der ønsker.

Jeg tror, det er meget rigtigt, at det spørgsmål bliver behandlet i kommissionen, at man får undersøgt det og set på forholdene: Kan det lade sig gøre at lave flere forskellige hastighedsgrænser, selv om man ikke skal forvirre folk, så de ikke kan se, hvor de skal køre for bare skilte? Når man kører i Vesttyskland, ser man ofte skilte med vejledende fart på en strækning, også på motorveje og andre strækninger, hvor man må køre 100 km i timen. Pludselig står der 70-80 km i timen på dette stræk. Det kunne man ønske nogle steder i Danmark.

Nu siger man, at der dræbes to om dagen, og det er to for mange, men vi må have alle forholdene med, vejenes beskaffenhed, besparelserne, så vejene ikke bliver vedligeholdet, og at man