

[Niels Anker Koføed]

Under denne debat vil man selvfølgelig ikke helt kunne undgå at tale om hastighedsgrænser, men det skal ikke være det primære. Jeg vil dog lige gøre opmærksom på, at betænkningen som en slags konklusion giver udtryk for, at det nok vil være fornuftigt at indføre differentierede hastighedsgrænser.

Nu gør der sig her forskellige forhold gældende. Nogle siger, at hastighed dræber mange flere mennesker. På den anden side må man spørge, om det er relevant at have de hastighedsgrænser, vi har i dag. De beregninger, man lægger til grund for sine konklusioner i betænkningen, tror jeg ikke på; f.eks. siger gennemsnitshastigheder jo ingenting reelt om risikoen. Det farlige er at have bestemmelser, som folk ikke anser for rimelige. Jeg kan give et eksempel – det stemmer ikke helt med de beregninger, der er i betænkningen.

Jeg kørte forleden dag fra Rønnede til København, og jeg kører i en bil, der af naturlige årsager ikke kan overstige hastighedsgrænser på motorvejene, medmindre der er meget stærk medvind. Jeg opnåede alligevel, at speedometernålen svingede mellem 100 og 110, og det er vistnok tilladt, hvis man holder blikket rettet mod kørebanen, for så ser man ikke de få kilometers overskridelse. Jeg nåede at overhale 3 vogne. Den ene var en af samme slags – det var en 2CV – den for jeg forbi. Så var der en Skoda og en Lada – jeg prøver ikke at lave reklame for de to mærker – men samtidig sad jeg og talte 50 biler, der overhalede mig fra Rønnede til Køge. Så tog det til, og jeg holdt op med at tælle. Jeg mener, jeg overholdt de af Folketinget fastsatte regler, og jeg overhalede altså 3, men der var 50, der overhalede mig. Det siger i hvert fald mig, at reglerne ikke er tilpasset de hastigheder, som biler normalt kører, når de kører bedst.

Jeg tror, man skal ind i den overvejelse, at efter at vi har fået de nye 5-gearsvogne på vejene, er en hastighed på 110–130 km/t en normal hastighed, som overhovedet ikke indebærer større risiko end at køre med en 14 år gammel bil, der højst kan køre 90–100 km/t. Det skal med. Vi har fået bedre teknik og bedre vejanlæg.

Derfor synes jeg, man skal lægge lidt vægt på, hvad kommissionsformand hr. Ivar Hansen sagde, nemlig at man skulle overveje differentierede hastighedsgrænser, således at man fik hastigheden tilpasset de eksisterende vejanlæg. Det er da også urimeligt, at vi ofrer mange mil-

liarder kroner på teknisk fine veje og så ikke udnytter den rationalisering, der ligger i hurtig trafik.

Men jeg håber, vi kan få en fornuftig og rolig debat om disse spørgsmål.

Hvad kan vi ellers gøre for at få moralen op på vores veje? Flere ordførere har været inde på tanken om mere politi. I så tilfælde giver jeg den socialdemokratiske ordfører ret i, at vi må have politibiler, hvor der står »politi« på. Jeg kan ikke lide disse politibiler, der kommer privat. Man får den fornemmelse, at de lusker rundt for at snappe nogle vejsyndere. Det er den præventive virkning, der skal frem. Det er mindre vigtigt at notere dem, der overskrider fartgrænser; man skal forebygge, at de opstår. Når der dukker en bil op med de dér bogstaver på, tænker vi alle sammen: overholder vi nu reglerne, kører vi lovligt? Sådan er vi mennesker jo.

Til sidst vil jeg sige som konklusion, at jeg ikke synes, den redegørelse er så ringe. Jeg synes også, vi skal sige tak til Færdselssikkerhedskommissionen, for de har stillet en række udmærkede forslag, som nu skal prioriteres. Men vi har nogle sorte pletter, f.eks. de 18–24-årige. Man kunne måske indføre den regel, at der ligesom i Frankrig bliver sat en mærkat på deres bil, der viser, at de højst må køre 80 km/t det første år og så måske 90 km/t året efter.

Et andet spørgsmål er, hvordan vi kommer spirituskørsel til livs, om der skal større sanktioner til, eller hvordan man skal bære sig ad. Men det er disse sorte pletter, vi bl.a. skal tage med i vores overvejelser.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Flere ordførere har været inde på omkostningerne, de penge, der skal bruges, også til sidst her Venstres ordfører, hr. Niels Anker Koføed. Man skal være opmærksom på i den forbindelse, når vi taler om investeringen på 11 mia. kr., som jeg var inde på i min ordførertale, at der er tale om 2 mia. kr. i besparelser om året. Og det er jo en ret pæn forrentning; mange mennesker vil gerne have 20 pct. i forrentning. Det, der er problemet, er, som jeg sagde, hvor omkostningerne og fortjenesten er placeret. Det er dér, vi politisk skal finde en model, som kan klare fordelingen af omkostningerne og gevinsten.