

[Knud Lind]

prioriterede områder, hastighedsovertrædelser og hastighedsvalg m.v., spiritus og promillekørsel, køreuddannelse og svage trafikanter.

Her vil jeg gerne sige – ja, man tør næsten ikke sige det efter den hidsige debat, der har været her – at det er Fremskridtspartiets indtryk, at politiet bruger uforholdsmæssigt store ressourcer på færdselsmæssig kontrol med hastighedsovertrædelser på motorveje.

Fremskridtspartiet går ind for en fast hastighedsgrænse på 120 km/t på motorvejene. Motorvejene er fra starten – det har man oplyst i Færdselssikkerhedskommissionen – fra Vejdirektoratets side bygget til en hastighed på 120 km/t. Motorvejene er de mest sikre veje med de færreste færdselsuheld; det kan selv en fru Margrete Auken ikke vende op og ned på. Vi i Færdselssikkerhedskommissionen har også fået oplysning om, at de færdselsuheld, der sker på motorvejene, sker ved til- og frakørselsramperne. I 1987 f.eks. kom 244 til skade på motorvejene, mens der var 1.811 på de øvrige hovedlandeveje og hele 5.502 i byerne. Disse tal taler jo for, at det faktisk er motorvejene, der er de mest sikre veje, og at det er de andre steder, man skal se på det.

Realiteten er, at gennemsnitshastigheden kryber op imod de 120 km/t allerede i dag, og det er Fremskridtspartiets indtryk, at langt den største part af trafikanterne, som kører på en motorvej med en hastighedsgrænse på 120 km/t, vil køre med en hastighed, der i gennemsnit ligger imellem 100 og 120 km/t. Vi tror ikke, at gennemsnitshastigheden ville forøges drastisk, hvis man f.eks. satte hastighedsgrænsen op på motorveje til 120 km/t.

Fremskridtspartiet mener også, at man bør sætte hastigheden op for de tungere køretøjer, dvs. køretøjer over 3.500 kg, lastbiler og busser, på motorveje til 80 km/t. Det ville betyde, at man fik lokket en stor del af den tungere trafik over på de mere trafiksikre motorveje, hvorved man undgik de mange færdselsuheld på de almindelige landeveje, hvor der er impliceret tunge køretøjer.

I den forbindelse er det værd at mærke sig, at når der er impliceret lastbiler i færdselsuheld på veje uden for tættere bebygget område, er der også ret store personskader i de personbiler og blandt andre, som er impliceret. Det er en kendsgerning. Når vi ikke forventer det samme antal færdselsuheld med dræbte og tilskade-

komne, hvis vi fik flyttet den tunge trafik over på motorvejene, er det, fordi motorvejen er at betragte som en ensrettet vej, hvor man heller ikke på noget tidspunkt forventer en tværgående trafik.

Vi er helt enige med ministeren i det overordnede princip i kommissionens betænkning, at de foranstaltninger, som skal gennemføres for at nedbringe antallet af færdselsuheld, skal være lønsomme i den forstand, at udgifterne skal stå i rimeligt forhold til den forventede færdselssikkerhedsmæssige effekt, som ministeren skriver.

Vi er også enige i det udgangspunkt med ministeren, at det må være en forudsætning for gennemførelse af foranstaltningerne, at de ikke overskrider rammerne for den samlede økonomiske politik, og derfor tillader vi os at sætte spørgsmålstegn ved, om rækken af foreslåede foranstaltninger vil kunne finansieres inden for de økonomiske rammer. Vi er enige med ministeren i, at de skal holdes derinde, men vi kan måske nok sætte et lille spørgsmålstegn ved, om man nu også med det, der er foreslået, er i stand til det på længere sigt.

Fremskridtspartiet er også betænkelig ved forslagene om intensiveret færdselskontrol på den måde, som det udføres i dag af færdselspolitiet. Vi havde gerne set, at man havde taget teknikken med på råd i stedet for at bruge mange kostbare mandetimer til færdselskontrol. I Tyskland har man allerede opstillet tekniske færdselskontrollinstrumenter, som f.eks. fotograferer de køretøjer, der kører over for rødt lys. Den form for færdselskontrol er så udviklet i Tyskland, at man er i stand til at fremskaffe fotografi af køretøjet og dets nummerplade og samtidig udskrive dato m.v. over edb. Det ville jo være ret mandskabsbesparende.

Når jeg nævner dette, er det, fordi der i Danmark har været en stigende tendens til, at man kører over for rødt lys. Det er noget, som ikke har været nævnt tidligere i debatten, men det har der altså været en stigende tendens til, i særdeleshed hvis det er en hovedfærdselsåre, trafikanterne befinder sig på. Så er det, som om denne større magt gør, at man fortsætter over for rødt lys.

Jeg kan i den forbindelse nævne hovedvej A 2 f.eks. ved Tappernøje, hvor der er en lyskurv. Der kører man rask væk over for rødt lys. Jeg synes, det er en af de ting, man burde tage fat