

[Ernst B. Schmidt]

skridt på vejen mod mere rimelige trafikregler i overensstemmelse med de helt ideelle, som jo er, at man skal køre efter forholdene.

Det er faktisk helt forkert at ville stille en hastighedsgrænse op, som skal gælde for et meget stort område, hvor vejenes kapacitet og forhold kan svinge – også vejræssigt – for der er mange ting at tage hensyn til, og de gode gamle regler, før vi fik alle disse barnepigebestemmelser for, hvordan folk måtte køre, var opstået af, at man skulle spare på brændstoffet. Førhen kunne man bevæge sig i bil under det ansvar, som man havde, nemlig at følge færdselslovens regler både når det gjaldt overhaling, venstresving osv., hastigheden var for så vidt underordnet. Bagefter kunne man så bedømme, om nogen havde kørt uforsvarligt.

Nu prøver man så med bestemmelser at generalisere til stor gene for lovlydige borgere. Men de ulydige borgere, som kan være fartbøller, spirituspåvirkede motorførere og den slags, giver en god dag, for at sige det på den måde, i alle bestemmelser, hvorimod de regler, som var møntet på at få dem til at køre ordentligt, i masser af tilfælde hæmmer en naturlig trafikafvikling. Jeg kan fra det vestjyske område, hvor jeg bor, nævne masser af eksempler på, at jeg om aftenen er kørt hjem fra møder og har tænkt meget alvorligt over det rimelige i, at jeg kun må køre 80 km på hovedvej 11, hvor jeg måske endda er eneste bilist, og hvor vejen er meget bred. Jeg mener ikke, at det har noget med fornuftig trafikplanlægning at gøre. Min private indstilling er, at vi hurtigst muligt skulle frem til nogle friere forhold under ansvar for trafikanterne og så glemme alt om, hvor meget og hvor stærkt man måtte køre.

Men altså, som jeg sagde, der er et stort flertal i Fremskridtspartiet, der vil støtte forslaget, og CD skal ikke have utak, fordi de har gennemført det.

Kirsten Lee (RV):

Der hersker ikke for os i Det Radikale Venstre nogen tvivl om, at fart dræber. Det handler for os også om at leve op til intentionerne i Færdselssikkerhedskommissionen om at nedsætte antallet af trafikdræbte og kvæstede i trafikken.

Argumentet om, at man skal øge hastigheden, fordi de eksisterende fartgrænser ikke overholdes, køber vi simpelt hen ikke. Skal det

synspunkt gennemføres, skulle vi faktisk ændre vores skattelovgivning, fordi folk snyder i skat, og vi skulle måske også til at gøre butikstyveri lovligt, fordi folk er tyvagtige.

Der er heller ikke noget som helst belæg for, som CD påstår, at man ved at øge hastigheden på motorvejene skulle kunne flytte mere trafik fra bivejene, hvor antallet af ulykker nok er noget større, over til motorvejene.

Jeg bliver nødt til at påpege over for den nye formand for Færdselssikkerhedskommissionen, hr. Helge Adam Møller, som var meget begejstret for de hollandske erfaringer med, at man ved at øge hastigheden noget på de hollandske veje faktisk havde nedsat den gennemsnitlige fart, som folk kørte med, og desuden havde fået færdselsuheldene til at falde lidt: Ja tak, men det er, som også hr. Erling Christensen var inde på, på grund af en meget intensiv og øget færdselsovervågning.

Der er af Færdselssikkerhedskommissionen foreslået – det ved hr. Helge Adam Møller udmærket – at vi eventuelt skulle bruge 140 mio. kr. mere på overvågning af trafikken. Vi har bare ikke lige de 140 mio. kr., og hvis vi havde dem, er det da muligt, at vi kunne finde noget mere fornuftigt at bruge dem til end at lade betjentene rende rundt og fange fartsyndere på vore motorveje.

Så er der argumentet om, at det, vi vinder på karrusellerne, taber vi på gyngerne. Hvis vi altså nedsætter hastigheden på nogle veje, kan vi eventuelt sætte den op på andre dele af motorvejsnettet, og så går antallet af dræbte sådan lige op, for der bliver slået lidt færre ihjel dér, hvor vi sætter hastigheden ned, men så slår vi ganske vist nogle flere ihjel dér, hvor vi sætter den op, og det kan så komme ud på ét. Sådan er det altså ikke efter Det Radikale Venstres opfattelse. Det handler om at nedsætte antallet af dræbte og kvæstede, så vi vil godt være med til at nedsætte hastigheden på de dele af motorvejsnettet, som er de farlige, og vi har i Færdselssikkerhedskommissionen fået meget fine kort over, hvilke strækninger der er risikostrækninger.

Vi støtter ikke forslaget. Så kan jeg sige, hvad vi også sagde ved den sidste debat, at en meget væsentlig del af det stress, som folk klager over i vort samfund, skyldes støjgener. Når man øger hastigheden, øger man støjniveaue, og så bliver folk endnu mere stressede. Der er ikke nogen gode grunde til at sætte hastigheden op.