

[Sonja Albrink]

da man ikke samtidig foreslår nogen ændring for lastvogne, der altså fortsat højst må køre 70 km/t.

I en henvendelse til Folketingets Retsudvalg af 29. april 1991 argumenterede foreningen Danske Vognmænd for, at man for denne kategori forhøjer den tilladte maksimumhastighed til 80 km/t. Der peges f.eks. på farlige overhalingssituationer både på 2-sporede veje og motorveje som følge af, at den tunge trafik med 70 km som maksimum generer trafikafviklingen.

Under udvalgsbehandlingen sidste år var ministeren positiv over for tanken ved kørsel på motorveje, men ville gerne først indhøste erfaringer med hastighedsudviklingen, hvis man indførte 120 km/t for personbiler.

Hvis de store lastbiler er til gene for trafikafviklingen, når de kører med 70 km/t på motorvejene, mens vi andre kører 100 km/t på motorvejene, er det ærligt talt lidt svært at se, at dette problem skulle blive mindre, når personbilerne nu forhåbentlig på over halvdelen af motorvejsnettet må køre 120 km/t.

Må jeg så ikke have lov til at minde om, at nutidens lastbiler faktisk er bygget, så de er velegnet til at køre mere end de 70 km/t, og ude i Europa kører de altså også både 80 og 90 km/t, men der skal tages hensyn til, at deres bremselængde hænger sammen med deres vægt. Derfor vil jeg gerne slå en tyk streg under »at holde afstand«, og det gælder sandelig også for personbilerne. Hvis ministeren ville love at gøre noget i så henseende for, at førere, der sidder i deres biler, med jævne mellemrum ved skiltning og streger på vejene mindes om, som det ses i mange andre lande, at afstanden til det forankørende køretøj skal holdes, tror CD, at det ville betyde langt mere for trafiksikkerheden end hastigheden i sig selv.

Om den del af forslaget, der angår bødetaksten, er der for det første at sige, at man ikke denne gang har satset ensidigt på hastighedsforseelser, men at man også har inddraget en hel del andre trafikfarlige forseelser, og det mener vi i CD er en mere acceptabel måde at gribe sagen an på, end man gjorde ved sidste lovforslag.

For det andet kan CD tilslutte sig selve beregningsmåden for bødesager, der angår hastighedsforseelser med udgangspunkt i den procentuelle overskridelse og en progressivt stigende skala. Det at indrette taksterne, så de afspejler, at der er forøget risiko, er vi enige i.

Endelig vil jeg på CD's vegne gentage nogenlunde, hvad der blev sagt sidste år om forsøgsvis at indføre de såkaldte fotofælder til overvågning af hastigheden. Vigtigheden af de politimæssige patruljeringer mener vi er værd at understrege og sandelig også kontrollen af køretøjstilstanden, men under den klare forudsætning, at man alene registrerer, at der køres for stærkt, og at der sættes skilte op, så man er advaret om, hvad der vil ske, hvis man kører for hurtigt.

Hvis indførelsen af en sådan overvågning kan frigøre mandskab, vil CD gerne pege på muligheden af, at man overfører dem til andre politimæssige opgaver, og her tænker jeg på det mere synlige politi på gaderne.

Marianne Jelved (RV):

Da Det Radikale Venstres ordfører for dette emne ikke kan være til stede i dag, skal jeg nøjes med at sige om hastighedsgrænser, at det næsten ikke er til at bære, at vi skal blive ved med at diskutere dem. Det er næsten heller ikke til at bære, at man skal høre, at det forhold, at folk ikke overholder loven, skulle være en kvalificeret argumentation for at hæve hastighedsgrænserne. Dette er rent principielt.

Jeg undrer mig over, at folketingspolitikere ikke vil stå ved den lovgivning, der er gældende, og fastholde, at det er den, der gælder, i stedet for at underminere hele respekten for det politiske arbejde på den måde, man diskuterer dette emne.

Til det konkrete kan jeg sige, at i Det Radikale Venstres gruppe har vores trafikordfører gjort opmærksom på, at man i Tyskland er ved at ændre politik på dette område i modsat retning af det, Danmark nu diskuterer for jeg ved ikke hvilken gang, og det vil vi meget gerne have belyst. Jeg synes, at det lyder interessant, at man på motorveje i Tyskland ikke må køre mere end 50 km/t, når det er tåge eller regnvej, og vi ville sætte stor pris på at få belyst både baggrunden for det og de konkrete forslag, der arbejdes med, og håber, at ministeriet under udvalgsarbejdet kan bekræfte det.

Vi kunne også godt tænke os at vide, om man i Det Internationale Energiagentur har planer liggende om, hvad man ville gøre på dette område, hvis vi fik nye energikriser. Jeg har forstået på andre medlemmer af den radikale gruppe, at man allerede har belyst, hvad