

Spm. nr. S 951

Til kulturministeren (20/1 99) af:

Kristen Touborg (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvilke kvalitetsvurderinger Teaterrådet lægger til grund for sin produktionsstøtte, og konkret oplyse, hvor mange forestillinger de enkelte dansegrupper har opført i sæsonen 1997-98, hvor mange de vil opføre i sæsonen 1998-99, samt hvor mange tilskuere der har overværet de respektive forestillinger, som i alt pr. sæson er støttet med ca. 20 mio. kr.?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelserne for spm. nr. S 949 og 950.

Svar (26/1 99)

Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen):

Jeg har anmodet Teaterrådet om bidrag til besvarelse af dette spørgsmål. Så snart jeg har modtaget Teaterrådets besvarelse, vil jeg vende tilbage med et endeligt svar på dette spørgsmål.

Spm. nr. S 960

Til trafikministeren (21/1 99) af:

Kristen Touborg (SF):

»Har ministeren kendskab til, at man i udlandet (f.eks. Sverige) har gode erfaringer med differentierede hastigheder, og i givet fald under hvilke betingelser?«

Begrundelse

Ringkjøbing Amt planlægger at søge dispensation til at sætte hastigheden op til 90 km/t på en flad og lige landevej i Vestjylland. Trafikministeren skal i givet fald dispensere.

Svar (1/2 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ved differentierede hastigheder forstår jeg i denne sammenhæng hastighedsgrænser, der på en del af vejnettet sættes ned eller op i forhold til de generelle hastighedsgrænser.

Ifølge oplysninger fra Vejdirektoratet fremgår det af Trafiksikkerhedshåndbogen fra Transportøkonomisk Institut i Norge (TØI), at der er en klar sammenhæng mellem den skilte hastighed og gennemsnitshastigheden, og det er uomtvisteligt, at der er en sammenhæng mellem hastighed og uheldstal. Håndbogen indeholder sammendrag af den tilgængelige viden på området.

Ved en gennemsnitlig forhøjelse af hastighedsgrænsen på 15-17 km/t øges det gennemsnitlige faktiske hastighedsniveau med ca. 5-6 km/t. Tilsvarende vil en nedsættelse af hastighedsgrænsen på 13-15 km/t give en gennemsnitlig nedsættelse af det faktiske hastighedsniveau på ca. 6-8 km/t.

Nedsættelse af hastighedsgrænser fra 115-100 km/t til 97-88 km/t giver reduktioner i antallet af dødsuheld med 54%, mens personskadeuheldene reduceres med 6%.

Ved nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 100 til 80 km/t, fra 90 til 70 km/t, fra 70 til 60 km/t og fra 60 til 50 km/t ser man gennemgående det samme fænomen, nemlig at dødsuheldene reduceres forholdsvis mere end personskadeuheldene - forholdet er omtrent 2:1. For de laveste niveauer, nedsættelser fra 60 til 40 km/t og fra 50 til 30 km/t findes der kun to undersøgelser, som dog viser en reduktion af personskadeuheld på 48%.

Højere hastighedsgrænser er også undersøgt en række steder, senest i forbindelse med en forhøjelse af den generelle hastighed fra 88 til 105 km/t på de amerikanske motorveje. Desuden foreligger der en række nordiske undersøgelser fra omkring 1970-80 af forhøjelser af den tilladte hastighed fra 90 til 110 km/t. Tallene stammer hovedsageligt fra Sverige, og resultatet er en entydig stigning i antallet af uheld ved en forhøjelse af hastighedsgrænsen på gennemsnitlig 15-17 km/t. Stigningen er størst for så vidt angår dødsuheld, nemlig 26%. Stigningen i personskade- og materielskadeuheld er for begge kategoriers vedkommende 16%.

En forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 40 til 50 km/t indikerer en lille stigning i antallet af uheld, men tallene er usikre på grund af for