

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Klaus Kjær: Der er to begrundelser for at reklamere for motorvejene, som jeg har forstået det. Den ene er, at der er nogle, der taler om den relativt grønne motorvej. Og der er nogle, der taler om, at motorvejen sammenlignet med sidevejene sikkerhedsmæssigt er bedre.

Vores synspunkt – vi mener, der er belæg for det – er, hvad angår diskussionen om den grønne motorvej, at man der kan få mindre udslip. Men det viser det sig jo, at den optimale hastighed er 80 km/t., hvad angår udslip. Det vil sige, at i det omfang man kan holde sig til den fart, så har man dog opnået noget. Men det, motorvejen inviterer til, er højere fart, og det indebærer mere udslip, og det indebærer større risiko.

Men hvis man sammenligner med sidevejene, så har hr. Klaus Kjær måske en pointe. Men grunden til at denne pointe, som kan være rigtig lige for en stund, alligevel undermineres, er, fordi der desværre, som vi har læst tingene, er en dyb sammenhæng mellem den øgede hastighed på motorvejen og så, at man også inviterer til øgede hastigheder i omgivelserne. Så er man lige vidt.

Dertil kommer i øvrigt, at motorveje stadig væk genererer mere trafik og dermed flere trængselsproblemer m.m. Så alt i alt skal vi ikke have flere motorveje. Vi skal have færre motorveje.

Så til den bemærkning, som hr. Kaj Ikast kom med. Hr. Kaj Ikast blander tingene sammen. Her diskuterer vi motorveje, øget hastighed, men hr. Kaj Ikast vil gerne tale om fartfælder og alkoholisme. Det er to ting.

Det er sådan set ikke Enhedslisten, der har stået i spidsen for fotofartfælderne. Det er det ikke. Vi har sagt, at under nogle ganske bestemte betingelser kunne vi leve med dem, hvis det var et forsøg, og vi har også sagt, at de forsøg godt kunne udbredes. Men det har egentlig aldrig været vores udgangspunkt.

Hvad angår alkoholismespørgsmålet, så synes jeg, selv om jeg er rygende uenig med hr. Kaj Ikast i dag, næsten i alt hvad hr. Kaj Ikast har sagt, at hr. Kaj Ikast dog har sagt noget rigtigt i dag. Det er nemlig spørgsmålet om, at de, der fører automobilkøretøjer med de forkerte promiller, udgør et særskilt problem, og dem fanger man ikke med fotofælderne.

Men hvis hr. Kaj Ikast og jeg kunne blive enige om en særlig indsats i forhold til det, så var

der dog vundet noget, og det vil jeg gerne tale med hr. Kaj Ikast om.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Hr. Kim Behnke som privatist.

Kim Behnke (UP):

Indledningsvis synes jeg, det er ubehageligt, at man under debatten så ofte bruger ordet drab om det, der sker på motorveje og i trafikken i øvrigt. Det er mit indtryk, at det er meget sjældent, at der er et forsæt. Det, der sker, er ulykker, hvor der desværre er nogle, der dør. Men drab er altså noget, der foregår andre steder.

Så er det da rigtigt, at det ville være dejligt, hvis antallet af uheld i trafikken kunne komme ned på nul, som bl.a. fru Peschardt har været så optaget af.

Der er to muligheder, hvis vi vil have antallet af uheld ned på nul. Den ene er, at vi sætter farten ned til 0, for så sker der heller ingen uheld, og alternativet er, at der går en lyttemand foran hver bil og ringer med en klokke og siger: Pas på, her kommer en bil. Det alternativ vil jeg heller ikke anbefale.

Så opgaven er at minimere antallet af uheld. Men at have som ambition, at antallet af uheld skal være nul, er urealistisk. Der sker desværre uheld. Folk er spirituspåvirkede, folk er trætte, folk er uopmærksomme, og et område, som jo slet ikke er dyrket, er, at alt for mange er påvirket af f.eks. medicin, når de kører bil, og de overholder, hvad det angår, ikke færdselsloven. Men der er også dårlig vejbelægning, lavthængende broer, og hvad vi ellers senest har oplevet som årsag til, at der sker uheld.

Men så over til selve forslaget. Der er flere, der har været inde på de amerikanske forhold, og jeg kan sige som en af dem, der i hvert fald har kørt meget i USA, at situationen derovre er den, at man i langt højere grad varierer farten på motorvejsstrækninger.

Man har ikke en fart på f.eks. 70 miles, hvor man må køre det på hele strækningen. Det kan man køre på noget af strækningen. Så kommer der f.eks. et sted, hvor man kører igennem en skovstrækning, hvor der kan være risiko for fugtdannelser osv., og så sættes farten ned til 65 miles. Så kommer man ind i et bymæssigt bebygget område, og farten sættes ned til 55-60 miles, hvorefter man igen må køre 70 miles.

På de strækninger, hvor man må køre 70 miles, som er den maksimale hastighed i USA, glider trafikken ofte meget nemt, fordi de store