

for hastigheder over 140 km/t., og der kan idømmes betingede frakendelser af kørekort ved hastigheder på over 180 km/t.

Så er der endvidere det, at hastighedsbestemmelserne først træder i kraft den 1. december år 2003, dvs. når samtlige vejstrækninger er individuelt vurderet. En længere overgangsperiode giver bedre forberedelser, noget, vi også kunne ønske på andre områder, må jeg sige.

Den reelle gennemsnitshastighed på motorveje er i dag ca. 118 km/t., og mange vil jo nok frygte, at den så stiger til henholdsvis 128 eller 138 km/t. Det tror jeg ingenlunde på. Dels indfører vi jo hårdere sanktioner ved overtrædelser, dels tror jeg, at folk vil acceptere differentierede hastighedsgrænser, når det bliver kendt, at vejstrækningerne er individuelt vurderet til de hastighedsgrænser, man sætter.

Problemet, som vi slås med i dag, er den manglende respekt for færdselsloven og især for skiltningen. Det oplever vi, fordi restriktionerne nogle gange er indført pr. automatik uden skelen til, hvad der er reelt på strækningen.

Det skal være sådan, at når der er et skilt med en maksimumshastighed, så tjener det et formål. Et vejarbejdeskilt skal også kunne stå på en strækning, når der er vejarbejde på strækningen, og et hastighedsskilt skal stå der i forbindelse med vejarbejde, når der arbejdes på strækningen, medmindre selvfølgelig at den er gravet op. Det er nok også en god idé at gennemgå vore vejstrækninger for den skilteskov, der nogle gange findes på visse strækninger i dag.

Skeptikere siger, at hastighed dræber. Ja, det er jo rigtigt, al den stund ingen bliver slået ihjel, når bilerne holder stille. Det er til gengæld ikke rigtigt, at hastigheden altid er årsag til mange ulykker – nej, den har indvirkning på graden af tilskadekomsten. Hastighedsulykker sker ikke, hvis man holder sig inden for den maksimale hastighedsgrænse; dog må vi lige sige, at der er den undtagelse, at når der er tåge og nedbør og isslag, så skal man overholde de restriktioner, der gælder dér, nemlig at man skal tilpasse hastigheden efter føret. Det er nok dér, problemet er størst. Folk tror, at maksimumsgrænsen er lig med minimumsgrænsen, og det er den automatik, vi bl.a. skal til livs.

Hastighedsulykker sker, når man overtræder gældende hastighedsbestemmelser med 30-80 pct. Når man hører om hastighed som årsag til ulykker på motorvej, så er der ikke kørt mellem 110 og 130 km/t., nej, så er der kørt fra 140 til 190 km/t. Det er disse høje hastigheder, som

modstanderne af en lille hastighedsforøgelse bruger i deres argument. Man siger kort sagt, at når det går galt med hastigheder på 170-180 km/t., så må man ikke køre 120 km/t.

Kl. 14.00

Endelig skal man også huske som et argument for den her lille forøgelse, at der flyttes trafik fra landevejene til motorvejene, når differencen mellem hastighederne øges: Før var der en difference på 30 km/t., nu bliver den 40 eller 50 km/t. Så bruger folk nemlig gerne en lille omvej for at komme hurtigere frem, og derved får vi skilt de bløde trafikanter fra på kommune- og amtsveje og gør disse veje mere sikre samtidig. Derfor kan Venstre støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

For det første må jeg lige sige til hr. Karsten Nonbo, at de tidligere hastighedsgrænser altså er lavet ud fra velovervejede – som selvfølgelig ikke er de samme – holdninger til, hvor mange ulykker der må være. Det er ikke noget, der bare er lavet tilfældigt. Nu har jeg været med til det i så mange år, og det er ikke lavet tilfældigt, som det næsten kunne fremgå af indlægget.

Det andet, jeg vil sige, er: Skal jeg forstå Venstres ordfører sådan, at det kun kan være en hastighedsulykke, hvis man har overtrådt den til enhver tid gældende regel? Det vil sige, at det ikke er en hastighedsulykke, hvis vi bare sætter hastighedsgrænsen op til 170 km/t. Det er jo vitterlig nonsens. Der kan da være steder, hvor det at køre 60 km/t., hvis forholdene ikke er til det, selv om det måske formelt er lovligt, kan afstedkomme en hastighedsulykke, fordi man kører for stærkt på det sted og ikke kan nå at reagere, hvis der kommer et barn løbende ud eller et eller andet andet sker. Så er det en hastighedsulykke, selv om det ikke er ulovligt i den situation. Det er det nu, for man skal altid køre efter forholdene. Man kan ikke komme og sige, at det er kun dem, der går over grænsen, der er i strid med det.

Mit tredje spørgsmål er: Kender hr. Nonbo nogen, der ikke vil køre på motorvejen, fordi vi ikke må køre stærkt nok dér, og derfor kører på landevejen i stedet for? Argumentet er jo, at vi får flere til at køre på motorvej, hvis vi sætter hastighedsgrænsen op. Jeg tror ikke, han har mødt nogen, der siger: Jeg vælger motorvejen fra, fordi jeg ikke må køre så hurtigt, og så tager jeg landevejen i stedet for.