

digvis ikke alle røde lamper, jeg har så lidt respekt for som den her på talerstolen. Så havde jeg jo i hvert fald ikke kunnet være det bekendt. Jeg håber, det går her.

Men jeg blev afbrudt i min historie om de ældre. Det var altså historien om en ældre mand, som absolut ikke var tjenlig til at få en frisk lægeerklæring til at køre bil på, men som fik sådan en lægeerklæring ukritisk, og så gik han til politiet og fik sit kørekort fornyet. Først da ringer en pårørende til lægen og spørger forarget, hvordan det kan gå til.

Lægen sagde, at det syntes han ikke rigtig han kunne gøre noget ved. Han formodede, at politiet tog stilling til sådan en sag. Så ringede den pårørende til politiet, og der sagde politiembedsmanden, at de ekspederede bare de sager, der kom forbi dem. Det kunne de ikke tage sig af.

Det får mig til at sige, at det var jo måske ganske billigt at gøre en indsats over for læger og over for politiembedsmænd, så de forstod, at de virkelig havde et ansvar i den sag der. Den er måske kun marginal for dem, for det er såmænd ikke de ældre, der laver enormt mange ulykker, men alligevel. Jeg synes, det er så forkasteligt og så uforsvarligt, at folk, der sidder der og får penge for det – og lægen får sikkert sin betaling for sådan en lægeattest – ikke føler noget som helst ansvar. Jeg tror desværre, det er helt almindeligt.

Noget andet er, at det også kunne løse nogle familiære problemer mange steder, når man skal have de ældre til at forstå, at de ikke længere skal køre bil.

Jeg tror faktisk, at der kunne gøres en indsats med en kampagne, der kunne gøre de ældre opmærksom på, at der er mere ære i at holde op med at køre i tide end at køre så længe som muligt, som mange faktisk tror, selv om naboen siger: Jamen det er da også forfærdeligt, at han der kører bil endnu, det er han slet ikke egnet til.

Jeg tror godt, man kunne lave sådan en eller anden kampagne, der kunne gøre noget ved det lille problem der.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har kun en enkelt bemærkning, og det er sådan set i relation til det, som hr. Ole M. Nielsen nævner her til sidst om de ældre trafikanter. Vi kan jo se i statistikken, at også de ældre trafikanter er overrepræsenteret i ulykkesstatistik-

ken, slet ikke tilnærmelsesvis som de unge mænd, men der er alligevel en stigning i deres repræsentation i ulykkesstatistikken. Derfor har jeg også på det her område nedsat en arbejdsgruppe, i øvrigt efter inspiration fra Færdsels-sikkerhedskommissionen, som ser på, hvad man kan gøre på det her område.

Samtidig har sundhedsministeren etableret en lille gruppe, der skal se på, hvordan man lægeligt skal tage stilling til, om folk er egnede til at køre bil, også efter de er blevet 70 år. Der prøver vi altså på nu at overveje, om det i virkeligheden skal være andre dele af sundhedssystemet, der skal tage stilling til det spørgsmål, og om den privatpraktiserende læge i virkeligheden ikke er så egnet til lige præcis at løse den opgave, fordi det måske kan være lidt nært på med en patient, man har haft igennem mange år, og som man måske helst ikke vil genere ved at tage kørekortet fra ham.

Jeg tror da, der kan være noget om, at man kan forsøge at gøre det til en æressag, at man holder op med at køre bil i tide, men det er måske rigtigt, at vi kigger lidt på, hvad det er for et lægeligt system, der i virkeligheden forholder sig til det her spørgsmål.

Jeg kan også oplyse, at der er nogle forsøg i gang, bl.a. i Sønderjyllands Amt, som vi støtter fra Trafikministeriets side, og som også tager sigte på at udvikle nogle metoder til, at man kan identificere de bilister, som bør af med kortet, fordi de ikke længere er egnede til at færdes i trafikken.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 172: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forhøjelse af hastighedsbegrænsninger på motorveje og motortrafikveje for lastbiler, personbiler og motorcykler med tilkoblet påhængskøretøj).

Af Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Klaus Kjær (DF), Arne Melchior (CD) og Thorkild B.

Fransgaard (FRI).

(Fremsat 25/1 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med lovforslaget her foreslår oppositionen, at færdselslovens hastighedsgrænser for lastbiler, vogntog, personbiler og motorcykler med påhængskøretøj forhøjes fra 70 til 80 km/t på motorveje og på motortrafikveje.

Baggrunden for forslaget har forslagsstillerne nævnt er at få en mere glidende trafik og undgå hasarderede overhalinger samt harmonisere hastighederne med de hastigheder, der er gældende i langt de fleste EU-lande.

Regeringen er imidlertid ikke indstillet på at støtte lovforslaget. En generel forhøjelse af hastighederne for de pågældende køretøjstyper bør ikke gennemføres uden en nøje vurdering af de færdselssikkerhedsmæssige aspekter.

Jeg har igennem nogen tid overvejet muligheden for forsøg med højere hastigheder for bl.a. lastbiler og personbiler med påhængskøretøj, og jeg vil derfor foretrække, at der i færdselsloven indføres en mulighed for forsøg med forhøjelse af hastigheden fra 70 til 80 km/t på udvalgte motorvejsstrækninger og på nærmere angivne betingelser for de pågældende køretøjer i kombination med et overhalingsforbud.

Jeg overvejer derfor at stille et ændringsforslag til nr. L 156, lov om ændring af færdselsloven, lov om private fællesveje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, i Trafikudvalget.

Baggrunden for forslaget er at indhente erfaringer med højere hastigheder i kombination med overhalingsforbud for de køretøjer, der i dag må køre 70 km/t på motorvej, således at der tilvejebringes et godt erfaringsgrundlag, så vi vil kunne tage stilling til, om det af hensyn til færdselssikkerheden, herunder trafikafviklingen, er mest hensigtsmæssigt, at disse køretøjer vil kunne køre 80 km/t på motorvej, hvor det i dag er 70 km/t.

Jeg kan samtidig oplyse, at jeg har talt med Dansk Transport og Logistik om en sådan forsøgsordning, og Dansk Transport og Logistik har i den forbindelse tilkendegivet, at man gerne vil være med til at drøfte forsøgsordningen, herunder hvilke strækninger der eventuelt kan blive aktuelle til et forsøg, og hvilke nærmere vilkår der i øvrigt bør gælde for et sådant forsøg. Andre organisationer vil sikkert også gerne høres i sagen, bl.a. SiD kan jeg forestille mig, og det vil jeg naturligvis gøre.

På den baggrund finder jeg, at det foreliggende lovforslag bør forkastes.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige allerførst må jeg sige til ministeren, at det er helt uacceptabelt at stille et ændringsforslag på den måde. Der er identitetsproblemer. Det burde nogle jurister i ministeriet jo også vide. Der må jo sidde en enkelt jurist i det ministerium, der kunne have fortalt ministeren, at sådan gør vi altså ikke. Man tager ikke, når det ikke har været drøftet ved en første behandling, og propper det ind som et ændringsforslag, selv om det er en broget lov. Det er så den ene ting.

Den anden ting er: Det var et chok. Lige efter at vi har stået her og rost ministeren og været så glade, så får vi at vide, at det mente hun så ikke noget med, medmindre det, hun mente, var, at nu skal vi se at få lastbilernes hastigheder ned nogle steder fra de 100 km/t, de kører i dag, til de 80 km/t, hun så siger det skal være, for det er jo det, der vil ske.

Men jeg synes nu nok, at det var noget af en spand koldt vand at få i hovedet, efter at vi havde hørt den der tale. Første gang det kom til stykket, et stort skridt den gale vej.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg ved ikke, hvad der er sket, men ministeren må da have fået et forkert stykke papir med fra sine embedsmænd. Det går jeg ud fra. Det var ikke det rigtige stykke papir, ministeren læste op af.

Vi har haft en debat her, hvor jeg troede, at vi i det mindste på et vist stræk var enige, og jeg beklager dybt, at der ikke blev fremsat forskellige forslag til vedtagelse i forbindelse med den forrige debat.

Når vi så går til indholdet, så undrer det mig, at man overhovedet vil gå i gang med forsøg, når vi dog ved, hvordan det går med tunge køretøjers bremselængde, når farten stiger. Det ved vi jo præcist, og vi ved præcis, hvad der sker, når bremselængden bliver længere og længere, og det gør den, når farten stiger. Derfor er det jo et skrupforkert signal at sende, og derfor vil jeg lytte meget til, hvad det er for nogle argumenter, der ligger bag, når man nu pludselig fra regeringens side åbner for et sådant forsøg. Det er dybt tragisk.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det var dog en lille åbning fra ministerens side, men jeg er lidt bange for, at det med enkelte vejstrækninger rent skiltemæssigt bliver for kompliceret. Hvorledes skal bilisten finde ud af det? Så jeg håber stadig væk, at det vil lykkes at få flertal for det fremsatte lovforslag, som vi nu her ser om et kort øjeblik.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Erling Christensen som ordfører.

Erling Christensen (S):

Nu synes jeg, at fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrup måske skulle slappe lidt af og ikke hidse sig så voldsomt op over det her og bruge rygmærksreaktionen på det her, for det er faktisk tredje gang, vi behandler det lovforslag her, og vi har ved tidligere behandlinger af lovforslaget også pro et contra drøftet forskelle med hastigheden, når vi snakker om motorveje. Jeg vil meget gerne henvise de to ordførere til også at læse de bilag, der er fra tidligere behandlinger af det her, for som sagt har vi behandlet det her lovforslag to gange før.

I trafikministerens tale er der en vis imødekommelse af det foreliggende lovforslag, som jo går ud på at sætte hastigheden op til 80 km/t for de køretøjer både på motorvej og motortrafikvej. Der bør man bemærke, at det, ministeren stiller i udsigt til overvejelse, er, om man på forsøgsstrækninger på motorveje skal se på, om ikke det ville være en god idé.

I andre europæiske lande har man syntes, det var en god idé at forsøge det for at undgå de farlige situationer, der kan opstå ved de forskelle, der er i hastigheden mellem køretøjerne på motorvejen. Politiet har jo i bilag ved tidligere behandlinger beskrevet for os, hvilke farlige usikkerhedssituationer der kan opstå på den måde.

Jeg vil ikke her lige tage stilling til ministerens forslag. Det bliver der jo senere lejlighed til, men jeg synes nok, at der ligger en mulighed for at kombinere både det færdselssikkerhedsmæssige og – skal vi sige – afviklingen af trafikken på motorvejen. Det har jeg hørt fra mange sider at der har været problemer med.

Dermed har jeg også sagt, som jeg tidligere har sagt ved behandlingen af de lovforslag, at vi afviser det foreliggende forslag, men vi vil se positivt på ministerens ændringsforslag eller, hvis det giver problemer at formalisere det her,

som man har lagt op, et lovforslag fra ministeren på det område her, når vi senere får det til behandling.

Kaj Ikast (KF):

Så vil jeg til gengæld gerne på CD's vegne og på Det Konservative Folkepartis vegne sige, at vi støtter dette lovforslag, og det, hr. Erling Christensen står og siger her, er mig ganske uforståeligt. Der er en forskel fra 70 til 110 km/t på motorveje. Det ved alle giver en for stor difference. Det behøver man ikke at holde forsøg om, må jeg sige til ministeren, man kan bare tage til Tyskland og se på, hvordan det går. I så mange år har danske vognmænd kørt på de udenlandske ruter med de hastigheder.

I de fleste EU-lande har man haft den hastighed, og nogle af dem har endda 85 km/t, så derfor er det fuldstændig tågesnak og fordi man ikke vil være med til det at påstå, at det her har sikkerhedsmæssige konsekvenser. Det modsatte er tilfældet. Vi har aldrig haft så dårlig en sommerafvikling, som efter at trailerne også er sat ned til 70 km/t. Man så det virkelig tydeligt sidste år med campingvogne, trailere og lastbiler med 70 km/t på motorvejene her i Danmark, hvordan vi fik køer. Et løft til 80 km/t vil være det samme, som vi har i Tyskland, men ikke nær så meget, som man har i Frankrig, hvor man har betydelig færre uheld, end vi har her i Danmark.

Derfor mener jeg, at det her ikke er noget paradedorslag. Det er, hvis man vil tage bare nogenlunde hensyn til et erhverv, at køre efter omstændighederne. De biler, vi har i dag, er beregnet til at køre 85 km/t. Ministeren har selv været med til at stemme for, at det skulle være der eller til 90 km/t, de skulle plomberes. Det er jo det udsving, der er, at man kan køre op til 90 km/t.

Det vil sige, at her ligger vi og fræser med 70 km/t. Det er konkurrenceforvridende forhold for danske vognmænd.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg kan måske forstå, at hr. Kaj Ikast har været meget optaget af, hvad han ville sige her på tallerstolen, og ikke har hørt efter, hvad jeg sagde, for jeg understregede netop de sikkerhedsmæssige konsekvenser ved at fastholde de 70 km/t. Det fik vi jo bilag på, da vi behandlede det særlig første gang, hvor vi gik meget i dybden med det, og hvor vi både fra forskningen og fra po-

litiet fik forklaringer på, hvorfor det kan være farligt, at man har den forskel.

Derfor sagde jeg på Socialdemokratiets vegne, at vi gerne vil overveje og stille os positive til ministerens forslag, som vil udjævne den hastighedsforskel, sådan som meningen er med det her.

Jeg gav forslaget medløb i den retning, og derfor er jeg ked af, at hr. Kaj Ikast ikke forstod mig ret. Men det håber jeg at hr. Kaj Ikast så gør nu, ellers forsøger jeg igen.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det var udtalelsen fra den konservative ordfører om, at fartbegrænsningen på 70 km/t var konkurrenceforvridende. Den kunne jeg altså ikke lige gennemskue, den må jeg have forklaret.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg hæftede mig ved det samme, som hr. Ole M. Nielsen gjorde. Men mit egentlige spørgsmål til hr. Kaj Ikast er: Vil hr. Kaj Ikast sige nej til at lave det forsøg, ministeren lægger op til? Det er det første.

Det andet: Hvis man nu havde automatisk fartmåling på de steder, hvor man lavede de her forsøg, så kunne man altså opnå to ting, dels at skilte, at der var fartmåling og få farten ned, så man kunne holde de 80 km/t, dels have et effektivt måleinstrument. Jeg hørte ministeren sådan, at man kunne udforme forslaget på den måde, men vi fik jo ikke noget endeligt forslag.

Vil hr. Kaj Ikast svare mig på det?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Efter mit kendskab stoppes østvognmændene på grund af sprogvanskeligheder ikke, hvis de kører for stærkt, men danskerne er tvunget til at holde hastigheden. Prøv engang at undersøge det rigtigt, så vil man altså opdage, at der står sådan nogle ting for.

Så vil man sige, at jeg havde ikke hørt rigtigt efter. Nej, det havde jeg nok ikke. Det her er der ingen sprængstof i, hvis man ikke vil se det. Hr. Erling Christensen kan roligt anbefale Socialdemokratiet at stemme for det. Det har socialdemokratiske regeringer i det meste af Europa gjort i mange år uden at skulle have iværksat forsøg eller noget som helst.

Jeg vil så gerne spørge fru Margrete Auken, der står og ryster på hovedet: Hvor har man det ikke? Det er jo givet, at hastigheden ligger mellem 80 og 85 km/t i alle de andre lande. Ministeren er gået med til en plombering, så man ikke kan køre over 90 km/t. Det er de EU-regler, der foreligger, og det vil sige, at alt det, man tordner om, at de kører 100 km/t, 200 km/t, eller hvad de gør, det passer jo ikke. Det her er og bliver en chikane mod erhvervet.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal ikke afvise hr. Ikastrs forklaring om, at de østeuropæiske chauffører ikke bliver stoppet, men det er i hvert fald fuldstændig uantageligt, hvis det er sådan. Det må vi i hvert fald bede trafikministeren eller justitsministeren om at gøre noget ved. Det kan altså simpelt hen ikke passe. Det er forholdsvis nemt at have sådan et skilt på polsk, eller hvad det nu er, der forklarer en sådan chauffør, hvad fartbegrænsningen er i Danmark, og at man så i øvrigt tilbageholder ham, hvis han ikke retter sig efter det.

Det kan vi ikke leve med. Det er jeg helt enig med hr. Kaj Ikast i.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er blot for at sikre mig, at den myte ikke breder sig, at det skulle være sådan, at udenlandske vognmænd, herunder specielt østeuropæiske vognmænd og chauffører, ikke bliver stoppet af den danske trafikkontrol. Det gør de på fuldstændig lige vilkår med alle andre.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Så vil jeg gerne bede ministeren om at sætte en undersøgelse i gang af det. Det var nok mere klogt at gøre end at indføre hastighedskontroler i Jylland.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Nu pjatter vi, men det er faktisk en alvorlig sag, at ministeren første gang, hun skal vise god vilje til at gøre noget ved færdselssikkerheden, gør det modsatte, medmindre hensigten er at få lavet nogle strækninger på motorvejene, hvor lastbilerne kunne køre 80 km/t. Der må nemlig være noget galt med de herrers fartmålere, hvis

de tror, at lastbilerne ligger og kører 70 km/t på motorvejene. Det gør de ikke. De nye af dem kommer så op på den der 86-88 km-grænse, og de gamle kører alle sammen 100, 110 km/t.

Det vil sige, at hvis vi lavede det der forsøg, må det jo så ske med fotofartfælder. Vi kan ikke sætte nogle betjente ud og lave det, det er for livsfarligt, så det må laves med fotofartfælder. Så får vi nogle strækninger, hvor de kun må køre 80 km/t. Det vil færdselssikkerhedsmæssigt give et formidabelt resultat, det er der ingen tvivl om, i forhold til hvordan de kører i dag. Det vil blive et meget ejendommeligt forsøg, vi vil få ud af det, som vil vise, at hvis man sætter hastigheden op fra 70 til 80 km/t, så får vi færre ulykker, fordi den reelt vil gå ned fra 100 til 80 km/t.

Jeg ved ikke, hvad det er ministeren tænker sig med nogle forsøgsstrækninger – det er jo motorveje, vi snakker om nu – men i hvert lyder det ikke, som om hun har tænkt sig vældig grundigt om, hvis hun havde læst de bilag, vi havde, sidst vi havde sagen oppe. Det er jo ikke så forfærdelig lang tid siden, at det blev drøftet, og der kom striber af deputationer til Trafikudvalget. Da gennemgik vi omhyggeligt alle spørgsmålene, f.eks. med bremselængder. Jeg vil gerne bede ministeren – jeg ved, hun har et bilag – om nu at gå op og fortælle, hvad bremselængden er for en almindelig lastbil, der kører 70 km/t, en almindelig lastbil, der kører 80 km/t, og en almindelig lastbil, der kører 90 km/t. Hvad svarer den til for privatebilerne? Det er altså nogle dramatiske tal, vi får ind i det her. Det blev helt klart, da vi for ikke så forfærdelig lang tid siden drøftede sagen i Folketinget samt altså også i Folketingets Trafikudvalg.

Så en ting til, nemlig den der med, at det skulle være forskellene, der spillede en rolle. Nu er det jo ikke problemet på motorvejene, for der kan man komme til at overhale. Der kan man komme til at overhale i modsætning til på landevejene, hvor der jo ikke er forslag om, at hastighederne skal sættes op. Selv de herrer derhennefra er godt klar over, at det måske ikke er så pynteligt, hvis man kommer med det, men det er altså der, hvor der kan være nogle problemer med de forskellige hastigheder, fordi man synes, det kan være enormt irriterende at ligge og køre bag en, der skal køre 10 km langsomt. Det er ikke farligt, men det kan være irriterende, men det er for farligt at sætte fartgrænsen op der. Det tror jeg da vi er enige om.

Men på motorvejene ville det, hvis vi fik hastigheden ned på 70 km/t, som den skal, betyde, at det var meget lettere at overhale. Jeg tror altså, de fleste bilister er klar over, at det er hurtigere at komme forbi en bil, der kører langsomt, end en bil, der kører hurtigt, og hvis det er et stort lastvognstog, så går det altså hurtigere at komme forbi en bil, der kører 70 km/t, end en, der kører 90 km/t. Jeg går ud fra, at de herrer kan regne det ud alle sammen. De må også have prøvet det. Det kan godt være, der er nogle af dem, der mener, det går hurtigere at køre forbi en, der kører 100 km/t, end en, der kører 70 km/t, men så er det altså noget med skoleundervisningen, vi skal have kigget på, og ikke færdselssikkerhed.

Så vil jeg godt sige oveni det der med de forskellige hastigheder, og det er dér, vi har brug for forskning og god nok forskning, at de tal, vi har set, viser meget, meget tydeligt, at der, hvor det spiller en kæmperolle, er, når der er genstande, der står helt stille eller kører meget langsomt. Det er altså ikke dem, der kører 70 og 80 km/t, men dem, der kører meget langsomt, og når de der galninge så kommer fræsende med de der høje hastigheder, så er deres mulighed for at nå at standse ikke til stede, og det er derfor, der sker ulykker. Det er jo ikke, fordi der er en, der kører 80 km/t, og så en, der kører 110 km/t. Det er ikke spor farligt på en motorvej, men det, der er frygtelig farligt, er, hvis der er en bil, der er gået i stå, hvis der er sket et eller andet andet, hvis en stakkels polititjant er blevet sat til at standse en fartgalning, og der så kommer nogle fræsende. Så kan de simpelt hen ikke nå at standse, og det er derfor, de der høje hastigheder på motorvejene giver så forfærdelig alvorlige ulykker, når de endelig sker.

Vi skulle slet ikke have ulykker på motorvejene. Når vi har fjernet al anden trafik, så skulle der slet ikke ske ulykker på motorveje, men det, man jo inviterer til med det her, er at sige: Der er plads til lidt flere ulykker, fordi vi jo har fjernet de andre trafikanter. Det er et meget, meget kynisk synspunkt. Jeg er ikke rystet over, at forslaget foreligger fra Venstre og De Konservative, jeg har set det før, men jeg havde da håbet på, at vi bare med stor selvfølgelighed og med lidt større power fra ministeren efter hendes glimrende redegørelse i den forrige debat den gang ville have afvist det.

Jeg håber altså, at der sker et eller andet, men i hvert fald skal ministeren da lige forklare, hvordan hun kunne tænke sig, sådan et forsøg

kunne forløbe, fordi det på alle motorvejsstrækninger vil betyde en dramatisk hastigheds-sænkning, hvis det skulle give mening. Hvis det bare betyder, at vi nu kan få lov til generelt at køre med lidt højere hastigheder, og sådan vil det jo blive opfattet, hvis ikke vi griber dramatisk ind, så er det eneste, vi med sikkerhed får ud af det, flere ulykker. Det ved ministeren også godt, og det ved hele hendes forskningshold; uanset hvor hun har anbragt dem henne i systemet, så ved de det godt.

Når jeg vil efterlyse også her, at man lytter til forskningen og ikke lytter til folk, der i hvert fald ikke tænker sig om, når de skal sige, hvad det er, det her drejer sig om, så tror jeg, vi kommer med, at det drejer sig om at få hastighedsgrænserne overholdt og ikke om at øge usikkerheden på vores motorveje.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at jeg synes også, ministeren virkelig skulle høre efter, hvad hendes embedsmænd siger. Jeg tror også, de vil tilråde 80, jeg er næsten helt sikker på, at de også vil tilråde 80 km/t på motorveje.

Så svarede fru Margrete Auken mig som sædvanlig ikke, da jeg stillede et konkret spørgsmål, men så kan jeg da oplyse, at Irland har en lavere grænse end 80 km/t. Jeg lagde jo en fælde, jeg skulle lige se, om fru Margrete Auken kunne huske det hele. Alle de andre har 80 km/t eller derover. Hvorfor mon? Hvorfor skulle vi være så meget bedre i Danmark, at vi kan finde en hastighedsgrænse, der ligger 10 km under de andre, når kun Irland, der ikke har motorveje, har under 80 km/t? Jamen jeg kan ikke forstå, hvor den videnskab, som fru Margrete Auken siger hun repræsenterer, findes, for jeg kan ikke finde den nogen steder.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det er også til fru Margrete Auken, for jeg synes måske, der var grund til at høre lidt nøjere efter, hvor lille en indrømmelse det egentlig var ministeren gav.

Ministeren sagde: Det her drejer sig om et forsøg. Overskriften over det her – det var ikke lige sådan, hun formulerede det, men sådan opfattede jeg det – er trafikikkerhed, og det er selvfølgelig, fordi man har fundet ud af, at den her uens hastighed mellem 70 km/tog anden specielt i overhalinger har givet anledning til

ulykker. Det er bl.a. sådan noget, man kan få opklaret i forsøget.

Endelig, og det synes jeg sådan set er det vigtige, har man ikke helt lagt sig fast på, hvordan det skal være, for det skal først drøftes med erhvervene, politiet osv.

Samtidig ligger der et overhalingsforbud i det, og det vil sige, at hvis de lastbiler i øvrigt overholder reglerne, så holder de sig altså inde i den inderste bane og overhaler ikke på de strækninger. Det var det, der blev sagt, det er det, man skal forholde sig til, og det synes jeg man skal gøre.

Endelig er jeg meget indtaget i, at man kunne kombinere det her med disse fotofartfælder, for så kunne man nemlig sikre sig, at farten blev holdt på de 80 km/t, og at lastbilerne holdt op med at overhale.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Tilsyneladende er der lidt forvirring om, hvorledes hastighedsgrænserne er i det øvrige Europa. Der kan jeg da oplyse, at den er 80 km/t, og i Frankrig er den 90 km/t. Det gælder også de nordiske lande, herunder Norge, at de har hastighedsgrænser på 80 km/t på motorveje og motortrafikveje. Det her er kun et ganske lille, harmløst lovforslag, og tanken med det var, at vi fik den tunge trafik over på de mere trafiksikre motor- og motortrafikveje, der, som ministeren har bekræftet, er mere trafiksikre. Jeg synes, at dette lovforslag må være i samtlige partiers interesse.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har jeg siddet med færdselssikkerhedsarbejde i så mange år, og jeg kan fortælle hr. Erik Jacobsen, at vi ikke får flere flyttet over, for de kører i øjeblikket på motorvejene. Det er ikke sådan, at det vil trække flere lastbiler over på motorvejene, hvis man hæver den formelle grænse. Det tror jeg godt hr. Erik Jacobsen ved. Dét er de i forvejen.

Jeg har faktisk også siddet og prøvet at undersøge amerikanske forskning, og jeg har undersøgt den øvrige forskning, vi har haft – det har jeg i andre sammenhænge haft brug for – betyder de her forskelle noget? Den amerikanske undersøgelse konkluderer klart, at det gør de ikke – de gør det ikke – og slet ikke hvis vi er oppe dér, hvor folk, om jeg så må sige, kører de almindelige hastigheder.

Jeg har haft en diskussion med Hans Lund ude på Rådet for Trafiksikkerhedsforskning – lad så det være sagt her, det er jeg ikke sådan specielt vild med at stå og sige på talerstolen – og jeg synes ikke, at det, han kom med, var godt, for det, han kunne vise – det kunne jeg jo se, da jeg gik ned i tallene – var, at det var biler, der kørte meget langsomt. Ikke nogen, der kørte 70 km, 80 km, 90 km, men meget langsomt. Det er præcis bevis på det modsatte, vil jeg sige til hr. Erik Jacobsen: Når man kører stærkt eller for stærkt, så kan man ikke nå at standse.

Der var en artikel, jeg tror, det var i Bilisten, af en nuværende trafikjournalist, som tidligere er gået ind for det samme, som hr. Erik Jacobsen, og så opdager han det, for han kører ind i noget på en motorvej og overlever, fordi han faktisk overholdt fartgrænserne. Med hensyn til bremselængder vil jeg sige, at når vi snakker 70 km, så har vi bremselængder, der er oppe i nærheden af de her 100 m i forvejen. Nu ryster ministeren på hovedet. Jeg er spændt på at se det. De gamle tal, vi har haft, er der ingen tvivl om. Men det er simpelt hen ikke rigtigt. Det kan godt være, man så siger, at man ikke gider høre på den forskning mere, det har jeg hørt så mange gange før. Det kan godt være, man siger, at man ikke gider høre på erfaringerne, det har jeg også hørt så mange gange før.

Men man skal minsandten ikke komme her og sige, at forskningen og erfaringerne viser, at højere hastigheder til lastbilerne på motorvej giver færre ulykker. Det gør de altså ikke, og det kan man ikke vise i nogen form for forskning nogen steder. Og der er faktisk lavet stor-skalaforsøg rundt omkring, det kan jeg godt love – grusomme storskalaforsøg.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Til fru Margrete Auken vil jeg sige: Det er en pseudodiskussion om bremselængder. Hvilken bil tror fru Margrete Auken har den længste bremselængde – den personbil, der kører 110 km/t på motorvej eller den personbil med en trailer bagefter, som kører 80 km/t?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det, der undrer mig, er, at fru Margrete Auken er så klog, så hun er en af de eneste politikere i hele Europa, der kan finde ud af det der. For alle andre har stemt ja til højere hastigheder og har gjort det med stor sikkerhed.

Man kan oven i købet køre med trailer bag ved sin personbil i Frankrig med 130 km/t, og det er efter loven. Det er et af de få steder, hvor der virkelig er få ulykker med trailere. Det kan fru Margrete Auken også gå hen og slå op i anvisninger inden for EU-landenes kørselshastigheder.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Til fru Margrete Auken vil jeg sige: Her taler vi om hastigheder, som er farlige for trafiksikkerheden, fordi de er så lave, som de er. Vi er næsten ved at blive overhalet af hestevogne.

Det drejer sig kun om den lille regulering fra 70 km/t til 80 km/t, og chaufførerne kan så fremover koncentrere sig om at køre bil og se, hvor de kører henne. I øjeblikket skal de stirre stift på hastighedsmåleren for hele tiden at holde de oldnordiske hastighedsgrænser, som vi desværre kører med i Danmark.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det må altså være længe siden, at hr. Erik Jacobsen har været ude og køre på motorvej, hvis han siger, at lastbilerne overholder gældende hastigheder.

Mener hr. Erik Jacobsen, at danske lastbiler kører 70 km/t på motorvejene? Så kom herop og sig, at det er det almindelige og udbredte. Nej, de, der har spærrene i, kører 86 km, og de, der ikke har dem, kører mere. Sådan er det. Så det vil sige, at forsøget bliver helt ejendommeligt.

Så til trailerne: Der er der andre grunde til, at vi har sagt, at det ikke er bremselængderne. Der er det simpelt hen det med ustabiliteten i bilen. Lad os prøve at undersøge det.

Jeg vil godt sige til dem, der bruger Frankrig som eksempel, at det var dog makabert. Jeg vil ikke bestride, at der er blevet stemt for det, men det er da, fordi hensynsløsheden virkelig præger det område her. Der tager man det jo som en selvfølge, at hvor der handles, der spildes, og at der går nogle mennesker til. Hr. Erik Jacobsen betragter jeg som et pænt menneske, men han er ikke nødvendigvis én, der helt er klar over, hvad det er, det drejer sig om her, nemlig færdselssikkerhed.

Jeg er lidt rystet over, at denne her debat er sådan nu, at vi skal høre den ene efter den anden gå op og sige, at nu skal vi f.eks. have franske tilstande på vores veje. Det bliver altså kun

værre. Jeg synes, man skal undersøge de amerikanske erfaringer. De har vist, at de steder, hvor man satte hastighederne op, har man fået flere ulykker. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Når nu fru Margrete Auken her fra denne talerstol vil påstå, at danske lastbiler kører 80-86 km/t på motorveje, så kan jeg ikke stå og afvise, at der sker nogle overskridelser af de hastighedsgrænser, som de kører med i øjeblikket. Men når det nu er afprøvet, hvorfor så ikke prøve i virkelighedens verden at give dem lov til det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er ikke spor i tvivl om, at det ville gavne færdselssikkerheden, hvis lastbilerne begyndte at køre 80 km på motorvejene. Det ville være en dramatisk nedsættelse af deres øjeblikkelige hastigheder. Så forsøget, hvis det virkelig blev overholdt, ville falde ud til færdselssikkerhedens fordel, det er jeg da ikke i tvivl om. Det er hr. Erik Jacobsen heller ikke.

Og jeg håber da trods alt, at der er så meget omtanke hos ministeren – det håber jeg sådan set også på hos hr. Erik Jacobsen, men det satses jeg ikke på – at hun så ikke vil gå ud bagefter og sige: Der kunne I bare se. Det gav bedre resultater. Når det, vi faktisk har set, er, at det skyldes, at hastigheden er blevet sat ned.

Jeg går ikke ud fra, at ministeren laver et forsøg, hvor hun bare siger, at nu laver vi en generel tilladelse, hvor de må køre lidt stærkere. For det, der så vil ske, er som sagt flere ulykker.

Så skal det være, fordi vi skal ind og tjekke, hvor hurtigt de kører, og så må de ikke køre mere end 80 km, går jeg ud fra. Men endnu har ministeren ikke svaret på, hvad hendes besynderlige forsøg går ud på, og om det betyder, at vi skal have nedsat hastighederne til 80 km på motorvejen. Det ville jo være interessant.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Klaus Kjær som ordfører.

Klaus Kjær (DF):

Der er mindst to gode grunde til at forhøje hastighedsbegrænsningerne for lastbiler og vogntog og for personbiler og motorcykler med

tilkoblet påhængskøretøjer fra 70 km/t til 80 km/t på motorveje og motortrafikveje.

Med en forøgelse af hastighedsbegrænsningen med 10 km/t opnås en mere glidende trafik, hvorved farlige og hasarderede overhalinger undgås. Endvidere er det hensigten med lovforslaget at få den tunge trafik over på mere trafiksikre motorveje og motortrafikveje.

Med hastighedsbegrænsningen på 80 km/t svarer det meget godt til, hvad andre europæiske lande har sat som den øverste grænse for kørsel med disse køretøjer på motorveje og motortrafikveje, ikke blot EU-lande. Ja, faktisk er Danmark, så vidt det er mig oplyst, det eneste land i Europa, hvor hastighedsbegrænsningen for disse køretøjer er helt nede på 70 km/t.

De fleste uheld med f.eks. lastbiler er uheld med sværere trafikanter, men de færdes jo i sagens natur ikke på motorveje og motortrafikveje. På motorveje og motortrafikveje er der navnlig tale om uheld i forbindelse med overhaling, idet en langsomt kørende lastbil eller et vogntog trækker ud i overhalingsbanen uden at være tilstrækkelig oppe i fart for den bilist, der måske kommer med 110 km/t i overhalingsbanen. En forøgelse af hastighedsbegrænsningen skulle derfor kunne reducere risikoen for denne farlige situation.

Dansk Folkeparti kan anbefale lovforslaget, således som det er fremsat, og vi finder ingen grund til, at der iværksættes forsøg. For det første ville det være første gang, at man laver en forsøgsordning i forbindelse med regulering af generelle hastighedsbestemmelser i Danmark. Det er jo gået meget godt de andre gange uden forsøgsordninger, når man skulle ændre på hastighedsbegrænsningerne.

For det andet er en ændring af hastighedsbegrænsningerne for begrænsede strækninger osv. ikke særlig egnet som en forsøgsordning. Og for det tredje har vi jo forsøgsresultater, hvis vi kan kalde dem sådan. Vi ved jo af erfaring, hvordan det forholder sig statistisk osv. i ikke bare vore nabolande, men i samtlige europæiske lande.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre kan ikke støtte forslaget i den nuværende form, men vi håber meget, at man i udvalget med de oplysninger, vi får fra ministeren, kan finde frem til en mellemform, som man forhåbentlig kan støtte fra hele salen.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg forstår på den radikale ordfører, at man vil lade mulighederne stå åbne, og jeg synes, det er ganske udmærket, at man vil forsøge at blive klædt bedre på under det kommende udvalgsarbejde, og det glæder vi os til. Så håber vi, det lykkes at overtale Det Radikale Venstre til at stemme for dette lovforslag.

Vibeke Peschardt (RV):

Hvis det nu ikke var Folketingets talerstol, jeg stod på, så ville jeg sige: Hvad tror hr. Erik Jacobsen selv? Jeg vil bare sige, at vi afviser det forslag, der er lagt frem her i den nuværende form.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg ved ikke rigtigt, om jeg skal le eller græde. Det første forslag, vi får efter den forholdsvis glimrende debat om trafikikkerhed, går ud på forsøg med øget hastighed for et af de erhverv, hvor der er de største problemer med trafikikkerhed i Vesteuropa, og hvor der er behov for færre lastbiler, bedre arbejdsmiljø, indgreb i forhold til natarbejde. Men det er slet ikke sådan noget, vi skal høre. Nej, vi skal høre, at regeringspartierne, Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet, siger: Nu skal der gøres et forsøg med øget hastighed. Det er barokt.

Jeg skal her forholde mig til det fremsatte forsøg og sige: Ja, der er én ting, der er godt ved det, nemlig hvis forsøget betød, at man skulle intensivere kræfterne for virkelig at overholde gældende sikkerhedsbestemmelser og gældende fartgrænser. Jamen så kan man kun støtte det. Men at sætte den problemstilling sammen med en nedsættelse af den faktiske fartgrænse er jo at give et signal om, at nu skal vi så bare til at hæve fartgrænserne overalt i landet. Det er det ene moment.

Det andet moment er, at uanset hvordan vi vender og drejer situationen, så medfører øget hastighed altså forøgelse af bremselængden og risiko for flere ulykker.

Enhedslisten vil meget gerne afvise det her lovforslag, og vi vil bekæmpe det, og vi vil også bekæmpe regeringens forsøg på at gå ind i de borgerliges fangearme og blive lukket ind på den glidebane, som ligger dér.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg bliver nødt til at gentage, hvad hr. Kolstrup måske ikke hørte, jeg sagde før. Det forslag, der ligger fra ministeren, handler om trafikikkerhed. Det handler om overhalingsforbud for store, tunge køretøjer. Hvordan man så skal føre det ud i livet uden skærpet overvågning bliver nok svært. Men det er så noget af det, man skal drøfte, og endelig er der tale om et forsøg, det vil sige på udvalgte strækninger.

Jeg synes faktisk, det er en god idé, hvis man samtidig sikrer, at farten så bliver holdt på de 80 km. Jeg har hørt flere gange her i eftermiddag, at det bliver den ikke, så derfor synes jeg, at man alvorligt skal overveje og forhandle det her, få lavet et forsøg, strikke det sammen i udvalget og så se, om det kunne komme til at virke, så alle var enige om, at reglerne skulle overholdes.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Må jeg sige til hr. Søren Kolstrup, at dette lovforslag handler om at højne trafikikkerheden og trække den tunge trafik over mod de mere trafiksikre motor- og motortrafikveje. Det må hermed være forstået.

Så vil jeg lige komme med et par statistikker. I 1996 var der 27 tilskadekomne, hvor lastbiler og anhängere var involveret. I 1998 var det kun 20, og antallet af lettere tilskadekomne i 1996 var 23 og 17 i 1998.

Det viser altså en faldende tendens, som kan blive endnu større, når dette lovforslag bliver vedtaget, som det er fremlagt.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Fru Vibeke Peschardt nævnte, at der i ministerens forslag også lå det element, der hedder at intensivere kræfterne for rent faktisk at overholde gældende bestemmelser, og det element er jo glimrende. Det er jo noget, man fuldt ud kan tilslutte sig. Problemet er blot, at det bliver klistret sammen med et andet moment. Men lige præcis de momenter, som fru Vibeke Peschardt nævner, kan Enhedslisten sandelig støtte.

Så dér er vi jo ganske enige, og jeg skal gerne lave et lovforslag, som virkelig fastholder den enighed. Det var dog fornøjeligt, hvis vi kunne få det ud af det og så få separeret regeringspartierne fra de borgerlige.

Jeg skylder at svare Venstres ordfører: Jamen det er da glimrende, hver eneste gang vi får nedsat ulykkesstatistikken – det kan vi jo alle sammen blive enige om – men derfor skal vi jo ikke lade os friste til at gøre nogle gerninger, som går i den forkerte retning.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg må sige til hr. Søren Kolstrup, at det bliver bedre og bedre, det her, for nu er vi jo enige om, at det, vi hørte ministeren sige, var noget, der skulle forbedre trafikikkerheden. Sådan hørte jeg hr. Søren Kolstrup.

Dernæst indeholdt ministerens forslag også et overhalingforbud. Mig bekendt er der ikke sådan et i dag. Det ville jo også højne trafikikkerheden.

Så kommer det tredje, og det er en idé, jeg selv bygger på, nemlig at man så bliver nødt til at overvåge, at det overholdes, og under de forudsætninger synes jeg sådan set, at det med de 80 km/t er fint nok. Og hvis vi også kunne få dén side af salen med, ville jeg være meget, meget henrykt.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen jeg kan slet ikke forstå, at De Radikale spilder så meget krudt på hr. Kolstrup. Han vil slet ikke være med til at lave motorveje eller motortrafikveje. I hans verden er de jo ikke opfundet, og så er det jo ligegyldigt, hvordan man overhovedet kører derude.

Og forklare ham, at det er mere sikkert at køre på motorvejene, er helt splintrende umuligt. Derfor kan man jo altså ikke tage ham som gennemsnittet af videnskabelig viden her i Folketinget.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Så er det hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

I Kristeligt Folkeparti er vi ikke helt afvisende over for det lovforslag her. Vi kan faktisk have den opfattelse, at man kan lave den her hastighedsændring, uden at farten på motorvejene egentlig vil stige for lastbilernes vedkommende. Uden at jeg dermed siger, at lastbilchauffører sådan regulært overtræder fartbegrænsningen, hele tiden gør det, så er der desværre lidt om det.

Jeg kan da godt huske, at man af og til har kørt bag en østeuropæisk lastbil, der har døjet med at komme op ad bakken, og som har overholdt fartbegrænsningen, men det er nok også så nogenlunde den undtagelse, der bekræfter reglen.

Så hvis det er rigtigt, at man faktisk kan ændre den regel her, uden at hastigheden stiger, må jeg indrømme, at så synes jeg, det er lidt svært at afvise det. Så derfor er jeg da også positiv over for ministerens forslag.

Dog må jeg indrømme, at det dér med forbud mod overhaling kan jeg simpelt hen ikke forstå hvordan man kan få til at fungere. Der er jo helt klart nogle, der en gang imellem er langsomt-gående, fordi motoren ikke fungerer; som den skal, eller hvad det nu er, som det vil være meget, meget besværligt at køre bagefter. Så det kan jeg ikke rigtig forstå kan fungere.

Men vi er ikke helt afvisende. Vi vil gerne være med til under udvalgsbehandlingen at se på, hvad det kan blive til, det her.

Tom Behnke (FRI):

Frihed 2000 er medforslagsstillere til det her lovforslag, og det er vi selvfølgelig dels, fordi det er jo ikke første gang, forslaget bliver fremsat – vi har været med til det adskillige gange tidligere – og dels, fordi det naturligvis er et ganske glimrende lovforslag.

Det, det hele jo handler om, er, at vi skal prøve at kigge lidt på: Hvad er grundreglen i færdselsloven, når vi taler om hastighed? Det er, at man skal køre efter forholdene. Og at køre efter forholdene på motorveje og motortrafikveje er ikke 70 km/t, det er 80 km/t. Det er måske endda også stærkere, men lad det ligge.

Det første forhold, man skal se på, er vejenes tilstand, og det andet forhold, man skal se på, er køretøjernes tilstand. Køretøjernes tilstand er i dag langt, langt bedre, end den var i gamle dage, og derfor kan køretøjerne også tåle at køre hurtigere, og det vil være nemmere at manøvrere køretøjerne, og det vil være nemmere at bringe køretøjerne til standsning, selv om man kører med en højere hastighed. Derfor er der ikke noget til hinder for, at lastbilerne får lov til at køre lidt stærkere, end de gør i dag.

Det, der til gengæld kunne være en fordel – altså en fordel, vi får, som vi ikke har i dag – er, at lastbiler og køretøjer med anhænger ville følge bedre med den øvrige trafik og dermed lette trafikafviklingen, og trafikafvikling er alt andet lige en fordel, også når vi taler om trafikikker-

hed. Det er der ingen grund til at diskutere yderligere.

Jeg kan så forstå på det hele, at ministeren har lagt op til, at man måske kunne se på, om der skulle laves en forsøgsordning. Og hvis det er dér, vi kan nå til med det her lovforslag, vil vi for Frihed 2000's vedkommende sige tak. Vi vil selvfølgelig ikke være tilfredse, men vi vil sige tak for, at der trods alt er blevet åbnet for, at der så gives en mulighed for, at vi kan se på, hvordan det virker. Men det er jo ret typisk dansk, at hver gang vi skal prøve noget nyt, skal vi lige lave en forsøgsordning først.

Altså det med hastigheden er jo sådan set afprøvet ganske mange andre steder i verden uden problemer, og det kunne man jo godt se på. Men hvis vejen frem til, at lastbiler og køretøjer med anhænger kan få lov til at køre 80 km/t på motorvejene og motortrafikvejene, er, at vi starter med en forsøgsordning, jamen så må vi tage det med også – det er der ikke noget at gøre ved – for det er dog bedre, end det er i dag.

Vi håber, at vi via udvalgsbehandlingen kan nå frem til, at lovforslaget kan vedtages, men subsidiært håber vi så på, at ministeren står ved sit ord om at lave en forsøgsordning.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Erik Jacobsen.

Erik Jacobsen (V):

Nu har vi jo lige behandlet en forespørgsel om, hvorledes man nedbringer antallet af trafikuheld, og det mener vi i Venstre man vil gøre med det lovforslag, som vi nu har til behandling, og som omhandler en regulering af fartgrænserne på motorveje og motortrafikveje fra de nuværende 70 km/t for samtlige kategorier af køretøjer, som kører med påhængskøretøj, til 80 km/t.

Dette vil medvirke til at trække en del af trafikken over på de mere sikre motorveje, som vi også har hørt gentagne gange fra denne talerstol i eftermiddag. Det vil også give en mere glidende rytme i trafikken på disse veje.

Derudover opererer de fleste EU-lande med de hastighedsbegrænsninger, som er foreslået, og enkelte lande med endnu højere hastigheder. Det skal dog for retfærdighedens skyld bemærkes, at Irland har hastighedsgrænser på 56 km/t på landeveje, som også nævnt af hr. Kaj Ikast.

I Venstre mener vi således, at de kategorier af køretøjer, som berøres af dette lovforslag, er af en sådan beskaffenhed også rent trafikikkerhedsmæssigt, at vi ingen betænkeligheder har med de foreslåede reguleringer. Vi havde endda gerne set endnu højere grænser for derved at lægge os i nærheden af EU's grænser, men dette er dog et lille skridt i den rigtige retning.

Også erhvervskøretøjer, dvs. lastbiler med anhænger, som dette lovforslag jo omhandler, er af en sådan beskaffenhed rent sikkerhedsmæssigt, at der heller ikke vil være en risiko ved at reducere grænserne for disse køretøjer.

Den foreslåede hastighed vil også stemme overens med den hastighedsbegrænsning, som er monteret i langt de fleste nyere lastbiler.

Jeg er nødt til at gentage, hvad en hastighedsbegrænsning er, for man kender den nok ikke rigtig: En hastighedsbegrænsning er en begrænsning, der slår fra ved 87-88 km/t. Det vil sige, at samtlige nyere lastvogne kan kun køre 87-88 km/t. Alt andet derudover er ulovligt, og så har jeg intet imod fra denne talerstol at bekræfte, at politiet for min skyld gerne må gribe ind og give en bøde af en ganske stor dimension, for så er der foretaget et ulovligt indgreb i lastvognens beskaffenhed, og det er i hvert fald noget, vi i Venstre ikke forsvare.

Hvis dette lovforslag vedtages, vil trafikanterne således fremover kunne koncentrere sig om at køre bil og se på vejene i stedet for som nu løbende at holde kontrol med hastighedsviseren.

Det skal også bemærkes, at de foreslåede hastigheder stemmer overens med de grænser, som vores nærmeste naboer opererer med, og det vil sige Finland, Sverige, Norge og Tyskland.

Jeg er nødt til at sige, at i forbindelse med åbningen af Øresundsforbindelsen vil vi komme til at løbe ind i et problem, når vi midt ude i ingenmandsland skal til at operere med andre hastighedsgrænser for trafikanter, der kommer nordfra og kører ind i et EU-land, altså i et land som Danmark, der opererer med andre hastigheder. Det vil virke lidt mærkeligt over for trafikanterne. Så også af den grund er vi nødt til at se på det og få hastighederne harmoniseret med vores nærmeste naboer.

Jeg vil dog rette en tak til de ordførere, som trods alt var positive over for dette lovforslag, og jeg vil også sige til ministeren, at der var en lille åbning dér, og det vil vi gerne se på. Men jeg er lidt bange for, at det kan komme til at

volde nogle problemer med de langsomt kørende køretøjer ude i indersporet, dvs. blokvogne og andre tunge køretøjer, som er pålagt en begrænsning rent hastighedsmæssigt. Jeg er bange for, at der vil komme lange køer bag efter disse køretøjer. Men lad os i hvert tilfælde se på det.

Men jeg håber på en hurtig udvalgsbehandling, så lovforslaget som foreslået kan træde i kraft den 1. juni 2000, og så vil jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, som følger med lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, om det var en fortalelse fra Erik Jacobsens side, da han sagde, at alt ud over 87 km/t er ulovligt. Nej, alt over 70 km/t er ulovligt. Ulovligt er alt, hvad de dér biler kører over 70 km/t.

Jeg kan forstå, at det hele tiden er sådan, at man har et afslappet forhold til loven. Det, jeg sagde i min tale, var bl.a., at fakta er, at samtlige de lastbiler, der har fartspærrere, kører op til 87 km/t i dag, og de, der ikke har, de ældre, kører mindst lige så hurtigt, og det ved hr. Erik Jacobsen også godt.

Derfor er det altså en grotesk situation, vi er i i denne her debat, pinlig selvfølgelig ved, at ministeren som det første, hun overhovedet foretager sig, efter at hun har holdt en fremragende tale, er, at hun så siger: Nu gør vi noget for det modsatte. Og pinligt er det også, at det åbenbart ikke gør indtryk på hr. Erik Jacobsen, som jeg trods alt mener er et pænt menneske, at det her vil give flere ulykker, medmindre det altså betyder, at man skal have lastbilerne til at køre 80 km/t i stedet for som i dag 90-100 km/t.

Så vil jeg endelig sige til sidst, at jeg går ud fra – men det kan vi så høre, når ministeren kommer herop – at hun vil garantere os, at vi får grundig dokumentation for, hvordan det forsøg skal være, men selvfølgelig også for, hvad de faktiske hastigheder er i de andre lande, og hvad de faktiske ulykkestal er, i det omfang man har en sådan dokumentation. Det har man ikke overalt, for vi har en dårlig forskning på det her område.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil egentlig godt vide, hvor fru Margrete Auken har sine teorier fra. Nu har jeg siddet i Vejtransportrådet siden 1983, og vi fører tilsyn

og får leveret køreskiver m.v., så vi kan se, hvad folk har kørt. Og de får en bøde på 1.000 kr., hver gang der er sket en overskridelse.

Hvis der nu var så mange, som fru Margrete Auken siger, med alle disse undersøgelser, der er af køreskiverne, så ville det jo være en næsten lige så god indtægt som de fartfælder, man talte om før. Og hvorfor findes de så ikke, når skemaerne sendes ind? Mangler de, så får de også 1.000 kr. i bøde, og så ville der jo være en eller anden måde, hvorpå man kunne se, at der var så og så mange tusinde, der kører ulovligt hver dag. Det er det, jeg ikke kan få ind i hovedet: at vi så ikke har flere, end vi har.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Erik Jacobsen. Og indlæggene skal faktisk være rettet til hr. Erik Jacobsen, må jeg gøre hr. Kaj Ikast opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Synes fru Margrete Auken ikke, det er lidt underligt, når der foreligger et EF-direktiv, som siger, at hastighedsbegrænserne skal slå fra ved 85-86 km/t, at vi opererer med 70 km/t?

Jeg håber inderligt, at det vil være muligt at bevæge fru Margrete Auken til at indse fornufte i det her lovforslag.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Tom Behnke for en kort bemærkning til hr. Erik Jacobsen.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FRI):

Jamen jeg vil godt spørge hr. Erik Jacobsen som ordfører for forslagsstillerne, for fru Margrete Auken kan jo ikke svare: Kender hr. Erik Jacobsen nogle tal, der ligesom kan give belæg for, at hvis hastighedsgrænsen for lastbiler bliver sat op fra 70 km/t til 80 km/t, så vil det betyde mange flere færdselsuheld? Eller er det i virkeligheden sådan, som jeg har forstået det på fru Margrete Auken, at alle lastbilerne i dag kører mellem 90 km/t og 100 km/t, og derfor er det i virkeligheden fuldstændig ligegyldigt, om man sætter hastighedsgrænsen op fra 70 km/t til 80 km/t? Det vil ikke ændre noget, for lastbilerne kører i dag mellem 90 km/t og 100 km/t, og det vil de formentlig også gøre i fremtiden. Altså status er præcis den samme.

Er det ikke sådan, situationen er? Som ordfører for forslagsstillerne kan det være, at hr. Erik

Jacobsen har de tal, som fru Margrete Auken ikke er i besiddelse af.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige starte med at sige, at jeg er fuldstændig enig med hr. Tom Behnke: Sådan er det nu. Og det vil sige, at der skal ganske dramatiske ting til, hvis andre ting skal ændre sig, for i dag kører de alle sammen mellem 80 og 87 km/t, hvis de har fartspærrere, og lidt højere, hvis de ikke har dem, altså de gamle lastbiler.

Og så vil jeg lige minde om, at det stadig er ulovligt i Danmark at køre mere end de 70 km/t. Altså jeg ved godt, at det dér med lov og orden ikke rigtig er noget, der interesserer Venstre, når det drejer sig om deres egne problemer; det er kun, når det er de andres.

Og så vil jeg lige en gang til sige: Vi har ikke gode nok tal, vi har ikke god nok forskning. Jeg nævnte Hans Lund før. Det kan godt være, at det var Niels Helberg, som i hvert fald præsenterede tallene i sin tid. Der har ligget noget derude, men jeg mener, at når man gik ned i det, kunne man se, at det holdt altså ikke vand.

Jeg synes, vi skal have det her frem. Vi skal have tid til at gøre det her ordentligt. Vi skal undersøge, hvad der er af konkrete ting og sager, og der er faktisk i ministerens bagland gode forskningsinstitutioner. Jeg tror ikke, at det gør indtryk på hr. Erik Jacobsen. Jeg har fuldstændig opgivet at gøre indtryk ved hjælp af argumenter i forhold til hr. Erik Jacobsen. Man kunne gøre det på anden måde, men ikke med argumenter. Det trænger ikke ind. Det med sagligheden og de metoder, man ellers kan bruge, kan ikke bruges til at øge færdsels-sikkerheden.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det gør selvfølgelig indtryk på mig – nu kan jeg se, at hr. Tom Behnke er gået – når en politimand her fra Folketingets talerstol kan komme med nogle sandfærdige beretninger om, hvorledes det bliver afviklet i virkelighedens verden.

Vi runder de 70 og 80 km/t men jeg skal ikke stå her fra denne talerstol og bekræfte, at lastbiler ikke overskrider hastigheden, tværtimod endda. Men derfor animerer det yderligere til, at vi får den tilpasset virkelighedens verden. Bilerne og vejene er af en sådan beskaffenhed, at

vi ingen betænkeligheder har ved det. Det vil jeg gerne bekræfte her fra denne talerstol.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, hr. Søren Kolstrup mente, jeg nok havde fået det forkerte papir med, og andre, bl.a. hr. Kaj Ikast, mente bestemt ikke, at der var nogen grund til forsøg, for det har man lavet i Tyskland.

Til det vil jeg gerne sige, at jeg tror, man skal være opmærksom på, hvordan de faktiske forhold egentlig er. Og hvis man kigger på ulykkestallene i Tyskland og Frankrig, så er de bestemt ikke noget at prale af, og der er bestemt ingen grund til at bruge erfaringerne fra Tyskland og Frankrig og overføre dem til de danske motorveje. Det vil jeg gerne sige; det er der bestemt ikke belæg for.

Noget af det, som vi ved skaber ulykker eller kan skabe farlige situationer på motorvejene, er det, som jeg har set i dagspressen blive nævnt som elefantvæddeløb. Det er altså dette, hvor en lastbil kører en lille smule hurtigere end en anden lastbil, trækker ud i overhalingsbanen, og så ligger de mange kilometer parvis, inden de kommer ind igen. Vi kender alle sammen billedet fra motorvejen af, at sådan foregår det. Hr. Klaus Kjær gav en glimrende beskrivelse i øvrigt af den ulykkesrisiko, der er forbundet med overhalinger i forbindelse med lastbilers overhaling.

Hvis vi skal se lidt mere på det med 70 eller 80 km/t i forhold til de tunge køretøjer, så er der ikke noget fuldstændig klart billede af, når der er tale om motorveje, hvad den hastighed egentlig betyder for ulykkestallet i det hele taget. Men det, som fru Margrete Auken er inde på: at jo højere hastighed, jo længere bremselængde, og jo længere bremselængde, jo større alvor er der i de ulykker, der så forekommer, er som udgangspunkt rigtigt.

Derfor er kunsten efter min opfattelse – det er også derfor, jeg nævner denne her mulighed for et forsøg, som en overvejelse – at lave et forsøg, som har nogle modgående tendenser i sig ud fra den rene viden, vi har. Vi har nemlig en viden om, at højere hastighed danner basis for flere og alvorlige ulykker. Til gengæld har vi også den viden, at en af de ulykkesrisici, der er på motorvejene, er overhalingsulykker.

Hvis man nu kunne kombinere en højere fart med et forbud mod overhaling, og så må vi i et sådant forsøg løse problemerne med de helt langsomt gående køretøjer osv., så mener jeg

faktisk, at vi kunne lære noget om noget, som vi i dag ikke ved hvordan vil fungere.

Der er imidlertid én ting, jeg gerne vil slå helt fast, og det er, at regeringen ikke vil fremme ændringer af færdselsloven, som notorisk fører til flere ulykker. Det vil regeringen ikke være med til. Men vi vil gerne være med til at lave forsøg, som i sig rummer modgående tendenser, som kan gøre, at vi i hvert fald ikke får større ulykkesrisiko ud af det, men som måske kan betyde, at vi får et mere roligt trafikbillede, samtidig med at vi får færre ulykker, bl.a. på grund af de overhalinger, som de store lastbiler foretager over for hinanden. Jeg mener faktisk, at der ville være en god mulighed at gøre det.

Så kan jeg til fru Margrete Auken beroligelse sige, at jeg naturligvis har forhørt mig hos Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, og de anbefaler faktisk, at man kan gøre et forsøg af denne her karakter, netop fordi det har flere elementer i sig end lige præcis det, at man rent sætter farten i vejret, sådan som det forslag, vi her drøfter, går ud på, og som regeringen klart afviser, for det mener vi ikke er færdselssikkerhedsmæssigt fornuftigt.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det af ministeren skitserede billede vedrørende overhaling af lastbiler, hvor de ligger ved siden af hinanden og forhindrer andre trafikanter i at overhale, kan jeg bekræfte desværre finder sted, og det er ikke godt for branchen. Det er ikke for godt for branchens image, og der må vi jo så håbe, at organisationerne tager fat i dem, så vi fremover kan få elimineret disse overhalinger, for de er meget uheldige. Det er jeg helt enig med ministeren i.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FRI):

Jeg tager ordet, fordi ministeren kom med nogle for mig overraskende nye oplysninger i forhold til det arbejde, der pågår i Færdselssikkerhedskommissionen. Der sidder vi rent faktisk og prøver at tilstræbe, at ulykkestallene i Danmark kan komme ned på det samme niveau som i f.eks. Tyskland, England og andre lande, men hvis det er sådan, at ministeren har nye informationer, så håber vi da meget, at ministeren vil oversende de nye tal til Færdselssikkerhedskommissionen.

Grunden til, at jeg siger det, er, at ministeren sagde, at det, der bl.a. sker i Tyskland og England, bestemt ikke var noget at stræbe efter. Så hvis verden ser anderledes ud, så håber jeg da, at vi i Færdselssikkerhedskommissionen får nogle nye, opdaterede tal.

Det andet element, som ministeren var inde på, var, at i forsøgsordningen, som ministeren lægger op til, vil ministeren overveje, om man skal forbyde overhaling. Det vil jeg gerne have lov til at advare meget stærkt imod. Det vil da alt andet lige give kaos på motorvejen, hvis det er sådan, at der af den ene eller anden årsag ligger en langsomt kørende lastbil, som så kan samle en lang, lang, kilometerlang kø af lastbiler efter sig, og det er ikke hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nå, der er en til, der har sovet i timen. I Færdselssikkerhedskommissionen har vi ikke noget belæg for, at Tyskland er værd at efterligne og slet ikke de tyske motorveje. Det er England, det er Sverige, det er Norge, men det er ikke ensbetydende med, at alt, hvad de så gør, skal efterlignes. Det tror jeg også vi er enige om.

Så er jeg ked af at måtte sige det – nu synes jeg, jeg fik det pakket ind før – men det der med at henvise til Rådet for Trafiksikkerhedsforskning var altså lige præcis ikke en beroligelse. De navne, jeg nævnte, var på folk fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, hvor jeg ikke mente, at de konklusioner, de har lavet i deres eget materiale, holdt for en nærmere undersøgelse. Det er jeg så nødt til at sige nu, for når ministeren skal berolige mig ved at henvise til præcis det, jeg havde sagt, jeg ikke så trygt ud, så kan jeg vel lige så godt tilstå, at rolig blev jeg jo ikke af det.

Vi er jo så spændt på at se, hvordan ministeren vil beskrive et forsøg, der kan blive et forsøg, og som ser ordentligt ud, og så er vi bare spændt på at få tallene præsenteret. Og så vil jeg på det bestemteste fraråde, at vi bryder Folketingets forretningsorden ved at gå ind og lave ændringsforslag til det, der ligger nu. Vi må have et nyt lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 62:

Forslag til folketingsbeslutning om henvisning af rulleskøjteløbere til cykelsti.

Af Thorkild B. Fransgaard (FRI) m.fl. (Fremsat 11/1 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Beslutningsforslaget betyder, at regeringen i denne folketingssamling skal foreslå en ændring af færdselsloven med henblik på at tillade, at rulleskøjteløbere kan benytte cykelstien. Det forslag er jo set tidligere, da Børneparlamentet sidste år fremsatte lovforslag nr. L 38 med samme indhold.

Trafikministeriet har arbejdet med problemstillingen om rulleskøjteløbere i flere år, og problemstillingen er absolut ikke ukompliceret. Det er vurderingen, at det ikke er hensigtsmæssigt at lovgive herom, uden at der først foreligger et større erfaringsgrundlag.

Som det fremgår af bemærkningerne til det forslag til ændring af bl.a. færdselsloven, som blev behandlet første gang den 14. januar i år – det er det, der har nr. L 156 – vil det være muligt at foretage forsøg med rulleskøjteløberes placering på vej, og jeg har fået oplyst, at Odense Kommune, når lovforslaget er vedtaget, vil være interesseret i at udføre et forsøg med netop rulleskøjteløberes placering på vej.

Regeringen kan på den baggrund ikke tilslutte sig beslutningsforslaget, men jeg skal tilføje, at regeringen selvfølgelig vil tage spørgsmålet op til behandling igen, når der foreligger en evaluering af det forventede forsøg i Odense.

Erling Christensen (S):

I forlængelse af ministerens tale vil jeg gerne henvise ordføreren for forslagsstillerne til min ordførertale til L 156, som blev behandlet her den 14. januar i år, og dermed har jeg også givet udtryk for Socialdemokratiets holdning til det her forslag. Lad os lave nogle forsøg, inden vi laver en lovændring, så kan vi jo vende tilbage, hvis forsøget falder heldigt ud, med eventuelle lovændringer. Derfor afviser vi forslaget for nærværende.

Gitte Lillelund Bech (V):

Det her forslag tror jeg udspringer af, at rulleskøjtelø jo i dag er en livsstil. Det er en transportform og en motionsform, og vi kan se det, fordi der bliver stadig flere rulleskøjtere på vejene eller rettere sagt på fortovene, og vi må jo så nok også indse, at det er et fænomen, der er kommet for at blive. Rulleskøjterne er ikke længere legetøj, de er altså en transportform på samme måde, som man har cykler og biler.

I Venstre hilser vi det fremsatte beslutningsforslag velkommen, for det giver os faktisk mulighed for at drøfte rulleskøjteløbernes placering, og i den forbindelse tror vi ikke, at det af trafikministeren nævnte lovforslag vil hjælpe noget som helst.

I Venstre mener vi, at vi skal tage hensyn til fodgængerne. Det er de svageste i trafikken, og med den hastighed, som rulleskøjteløberne i dag oftest har på, synes vi umiddelbart, at det er fornuftigt, at færdselsloven ændres, så rulleskøjteløberne fremover som udgangspunkt skal færdes på cykelstier og ikke på fortove.

Der er dog nogle enkelte bemærkninger i beslutningsforslaget, som jeg også lige vil knytte et par bemærkninger til: For det første synes jeg, at det er yderst relevant, at man i færdselsloven indfører særlige bestemmelser for rulleskøjteløberne vedrørende evt. brug af refleks og lys m.v., og tilsvarende skal man have en skarp afgrænsning af cyklist i forhold til rulleskøjteløbere. Der er det vores holdning, at cyklisterne altså har fortrinsret på cykelstierne.

Med hensyn til sikkerhedsudstyr m.v. mener vi, at det altid må være op til den enkelte rulleskøjteløber at finde ud af, hvilket sikkerhedsudstyr han eller hun vil have på. Vi har heller ikke en tvang til, om man skal tage en stor eller en lille cykelhjelm på, hvis man kører på cykel.

Endelig ønsker vi ikke at indblande forsikringsselskaberne i denne her problemstilling,