

må vide, at det her er meget farlige sager, og hvis vi vil have den frihed til at færdes frit og på den måde, som nu maskinerne og regelsættet er skruet sammen til, så må alle borgere i dette land hjælpe til med at tage det yderst seriøst.

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

Afstemning

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

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 263: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.)

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

I løbet af de sidste 4 år har vi her i Tinget flere gange behandlet og drøftet forslag om at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler, for vogntog, for biler med tilkøbt påhængskøretøj, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogne, samt for motorcykler, hvis der er tilkøbt påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. Ja, det er faktisk de køretøjskategorier, som lovforslaget omhandler, og der gives altså forsøgsvis mulighed for at hæve hastighedsgrænsen fra 70 til 80 km/t for de køretøjskategorier, som jeg nævnte, og kun på motorveje.

Også i den her samling har vi behandlet et forslag om en fast stigning fra 70 til 80 km/t. Jeg tror derfor, at det bliver svært for os i dag at fremføre argumenter pro et kontra, som ikke har været gentaget utallige gange her fra denne talerstol.

Jeg kan jo være lidt i tvivl om, om vi ikke også i dag vil gøre et forsøg på at gentage. Lad mig så blot i udpluk citere, hvad jeg sagde den 3. december 1996 her fra denne talerstol. Det var nemlig første gang, vi behandlede emnet:

»Selv om Socialdemokratiet afviser det foreliggende forslag og er på linje med trafikministeren med hensyn til mere grundlæggende at undersøge de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at øge hastigheden fra 70 til 80 km/t og kun på motorveje og kun for de her nævnte køretøjskategorier, så vil jeg gerne vil godskrive vore motorveje for at være de mest færdselssikre med langt lavere uheldsfrekvens pr. kørt kilometer end alle andre veje.«

Senere i indlægget sagde jeg:

»Jeg er ikke blevet gjort bekendt med, at stigningen fra 100 til 110 km/t for andre køretøjer, når de kører på motorveje, har ført til en højere uheldsfrekvens.«

Videre sagde jeg dengang:

»Færdselssikkerhedsmæssigt vil jeg ikke afvise, at nedsættelse af forskellen i hastigheden mellem de forskellige køretøjskategorier på motorvejene kan have en positiv indvirkning på uheldstallet.«

Nu foreslår trafikministeren så en forsøgsordning på 2 år på det her område, inklusive en prøve på overhalingsforbud på udvalgte strækninger. Jeg har vel lov til i dag at sige: Det var vel sådan set det, jeg fiskede efter i 1996.

Meningen med forsøget er også at få afdækket, hvilken ændring i de faktiske hastigheder en forhøjelse fra 70 til 80 km/t vil kunne medføre. Vil der ske det samme med uheldsstatistikken som det, der som nævnt skete ved forhøjelsen af hastigheden – det var vel i 1990 – for de lette køretøjer fra 100 til 110 km/t? Lad det dog komme an på en prøve.

Lad det også komme an på en prøve, om vognmænd og chauffører også i handling vil leve op til deres løfte om at øve selvjustits på det her område. Måske kan udviklingen ude i samfundet også påvirke og måske endog trænge igennem Christiansborgs tykke mure og måske nuancere færdselsdebatten på det område her i Tinget. På lovforslagets område ser det ud til at have påvirket Færdselssikkerhedskommissionens arbejde. Det har jeg lyttet mig til gennem vandrørene. Så lad os nu prøve det.

Socialdemokratiet støtter trafikministerens forslag og de øvrige elementer i forslaget. Og på Det Radikale Venstres ordførers vegne – fru Vibeke Peschardt, som er optaget af andet po-

litisk arbejde og ikke kan være til stede – er jeg blevet bedt om at fortælle, at også Det Radikale Venstre støtter lovforslaget.

Lad mig så her til sidst tilføje, efter at vi har haft tredjebehandling af nr. L 156 i dag, at netop under udvalgsbehandlingen af nr. L 156 dukkede der et nyt køretøj op, en BMW Model C1, som har nogle specielle ting, som vi har drøftet meget i udvalget, og ministeren svarede på bilag 54, at ministeren vil fremsætte forslag til ændring af færdselsloven på det område her i næste samling. Måske kan vi derfor nå at tage det med i det her forslag på færdselslovområdet, men det kan vi jo se på under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Uanset hvordan man forholder sig til det konkrete forsøg, om man skal sætte hastigheden op med 5 kilometer mere i timen eller 10, så er der et forhold, der undrer mig såre. Det er, at midlerne til forsøget skal tages fra trafikpuljen. Kan hr. Erling Christensen forklare mig, om hr. Erling Christensen mener, det er i overensstemmelse med formålet med trafikpuljen, at den skal bruges til et forsøg på motorveje? Det vil jeg gerne have en forklaring på.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg sagde lidt i min ordførertale, at virkeligheden uden for de her tykke mure måske kunne trænge herind. Det kunne jo også være – det er jo det, det handler om, og derfor er det et forsøg – at det modsatte, som Søren Kolstrup i sin visdom kommer og spørger om, var tilfældet. Det kunne jo være.

Og det er jo det, pengene kunne bruges til her, nemlig hvis det viser sig, at det vil have heldigere omstændigheder. Det kunne måske vise sig, at man ved at gøre hastighedsforskellene mindre på motorveje fik færre uheld. Det var jo derfor, jeg nævnte, at jeg har hørt, man har arbejdet lidt med det i Færdselssikkerhedskommissionen. Og det kunne jo være, at det var det, der lå til grund for Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger, nemlig at vi kunne få færre uheld ved, at hastighedsforskellene bliver mindre.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jamen jeg skal i første omgang ikke afvise, at det her forslag måske kan have den ene eller anden eller tredje virkning, men det, jeg synes er et afgørende problem, er: Er det i overensstemmelse med hensigten med trafikpuljen? Altså, kan det også behandles politisk-juridisk? Men lad mig straks sige, da Enhedslisten også har andel i trafikpuljen, at det her for os er en meget alvorlig sag. Vi havde forstået det sådan, at trafikpuljen var til ganske andre forhold.

Vi lader os belære, hvis man kan dokumentere politisk-juridisk, at den også er til noget sådan her. Men lad mig straks sige: Sådan har jeg på intet – intet – tidspunkt læst formålet med trafikpuljen, og derfor er det meget, meget vigtigt for os at få det her spørgsmål trevlet fuldstændig op.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det med trafikpuljen har altså faktisk også overrasket mig, og jeg mener, at da den indgår i finansloven, så burde det have været snakket igennem inden. Det kan da vise sig, at hvis der indgår en hel masse forsøg, hvor de faktiske hastighedsgrænser overholdes, så har vi jo, uanset hvordan, en gevaldig gevinst på det færdselssikkerhedsmæssigt. Så kunne det være en god idé.

Men jeg vil lige sige til hr. Erling Christensen: Det stammer altså ikke fra Færdselssikkerhedskommissionen. Det her barn er altså ikke blevet undfanget dér. Det er blevet til et helt andet sted.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Til fru Margrete Auken: Jeg sagde ikke noget om, at ideen var undfanget i Færdselssikkerhedskommissionen. Jeg sagde blot, at jeg havde hørt gennem vandrørerne, at man også havde drøftet den problemstilling i Færdselssikkerhedskommissionen. Men det kan være, at jeg kan blive belært om noget andet, og så bliver jeg da det gerne. Altså med åbent sind modtager jeg den belæring, fru Margrete Auken er i stand til at give på det område her.

Erik Jacobsen (V):

Ja, hr. Erling Christensen har egentlig sagt alt, hvad der skal siges om dette lovforslag. Han var helt tilbage i historien til 1995-1996. Og som

det ganske rigtigt blev sagt, har der adskillige gange været tilløb til at få disse hastigheder reguleret. Jeg skal ikke komme nærmere ind på dem – det må fremgå af Folketingets protokol – for det bliver kun gentagelser af gode ting, jeg så skal sige.

Vi er dog glade for, at regeringspartierne hermed nu åbner mulighed for, at vi kan få disse hastigheder reguleret. Vi har et par enkelte betænkeligheder, som vi håber vi kan få ændret under det kommende udvalgsarbejde. Vi er ikke så glade for, at ministeren har proklameret et overhalingsforbud. Vi mener, at det er uheldigt. Det kan slæbe en lang kø af lastbiler bag efter sig. Og derudover mener jeg, vi har en aftale om, at vi skal forsøge, om vi kan få disse skilteskove lidt saneret. Her går vi lidt den anden vej.

Forsøgsordningen havde vi gerne set kunne være blevet gjort permanent, men lad os så håbe, at den, når den er overstået, så fortsætter som en permanent ordning. Men vi er generelt positive.

Helge Adam Møller (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget.

Normalt er vi ikke så glade for bemyndigelse til ministre, i hvert fald ikke når det er ministre fra andre partier end dem, vi normalt samarbejder med, men når vi nu er i gang med bemyndigelserne, vil vi faktisk godt være flinke og give ministeren en enkelt bemyndigelse mere her i forbindelse med dette lovforslag. Det vil vi stille ændringsforslag om på et tidspunkt, og vi håber, vi kan samle flertal for det. Vi vil godt give ministeren en bemyndigelse til også at have mulighed for at gennemføre forsøg på motorveje med højere hastighed for almindelige personbiler og ikke bare for lastbiler og personbiler med tilkoblet campingvogn.

Så til selve forslaget og det, der foreløbig står i det:

Vi havde helst set, at ministeren havde dropet selve forsøget med de 80 km/t for lastbilerne og campingvognene og bare havde støttet det forslag, som De Konservative og Venstre fremsatte for en måneds tid siden, men sådan gik det jo ikke, og derfor kan vi selvfølgelig støtte forslaget her.

Men i praksis betyder forslaget jo stort set intet, og det synes jeg man skal holde sig for øje. Forsøget starter den 1. juli og giver mulighed for, at lastbiler og campingvogne kan køre 80

km/t, men det betyder i virkeligheden ikke nogen som helst forskel i trafikafviklingen på de danske motorveje. Den vil fortsætte som hidtil, og motorvejene vil fortsat være de suverænt sikreste veje at færdes på. Det vil være fem gange så sikkert at køre på dem som på en almindelig dansk landevej, hvad enten det er i Jylland eller på Fyn og Sjælland.

Når jeg kan konstatere med så stor sikkerhed, at der ikke kommer nogen forskel, når forsøget træder i kraft, skyldes det, at vi jo ved, at allerede i dag kører et overvældende flertal af samtlige lastbiler og campingvogne 80 km/t eller mere. Vi fik så sent som i forgårs rapporten fra Vejdirektoratet med fartmålinger fra 1995 til 1998, og deraf fremgår det, at knap 90 pct. af samtlige lastbiler og samtlige personbiler med campingvogne allerede i dag kører 80 km/t eller mere, og de vil jo ikke ændre adfærd.

Apropos det, at loven træder i kraft den 1. juli, er det en god timing, og det vil jeg godt honorere trafikministeren for. Det er jo samme dag, som Øresundsbroen åbner, og det betyder, at når de svenske lastbiler og de svenske personbiler med campingvogne er kommet over til Danmark, kan de fortsætte med den samme hastighed, som de har kunnet køre lovligt med i Sverige de sidste mange, mange år. Og lad mig så tilføje, at Sverige for øvrigt har et markant lavere antal uheld på både motorveje og andre veje, end vi har her i Danmark, på trods af de 80 km/t.

Margrete Auken (SF):

Det kunne jo skyldes, men jeg ved det ikke, at man i Sverige fra politiets og samfundets side tager hastighedsgrænserne for motorvejene alvorligt.

Det ved dagens forløb, som gør, at min positive holdning til forslaget er lidt belastet nu, er, at jeg simpelt hen har svært ved at se, hvad det er, ministeren ønsker. Jeg har læst forslaget virkelig, virkelig, virkelig grundigt, jeg har undersøgt, jeg har kigget på sammenlignende tabeller fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, og hvad vi ellers har, og det er ikke spor indlysende.

Jeg vil godt først spørge ministeren: Hvad nu, hvis man kunne lave et forsøg, hvor man sagde: Nu tager vi nogle områder, hvor den grænse på 70 km/t, som vi har i dag, skal overholdes, og så laver vi nogle forsøg andre steder med 80 km/t. Det ville være interessant.

Jeg vil godt medgive, når jeg ser undersøgelserne igennem, at det godt kan diskuteres, om ulykkestallet ville blive mærkbart øget. Men hvis man gennemførte forsøget, ville der under alle omstændigheder komme en voldsom nedgang i antallet af ulykker, hvis betingelserne blev overholdt hele vejen rundt; det er der ingen tvivl om. Men hvis man kunne lave sådan en sammenligning, ville det være kolossalt spændende. Jeg tror ikke, de 80 km/t giver bedre sikkerhed, men at det giver dårligere sikkerhed, er heller ikke indlysende, når man kigger på det. Men når vi tager situationen lige nu, er sagen altså, som flere også har sagt, at alle lastbiler kører meget for hurtigt, så spørgsmålet er, om man nu skal gribe ind i det.

Vi skal også her have politiets holdning med. Politiet reagerer af princip – jeg ved ikke hvorfor, men man kan godt kalde det sådan – som regel ikke på lastbiler, der kører under 90 km/t, og det vil sige, at politiet for længst har accepteret fartoverskridelser på helt op til 90 km/t, for der er jo i forvejen en margin osv.: Lastbiler, der ikke har fartspærre, kører 100 og 110 km/t, og hvis de har fartspærre, kører de 87, 89 og 90 km/t. Hvis vi kunne få politiet til at sige, at de godt ville tage loven alvorligt også på motorvejene, og hvis vi kunne få de andre trafikanter til at gøre det, ville der være vundet meget.

Som jeg læser lovforslaget og de undersøgelser, der ligger til grund for det, skyldes mange af ulykkerne, så vidt jeg kan se, at alle kører meget for stærkt på motorvejene og derfor har alt for dårlige muligheder for at reagere på f.eks. langsomtkørende. Her snakker vi ikke om dem, der kører 70 km/t, her snakker vi om dem, der kører 50 km/t eller måske oven i købet af en eller anden ulykkelig grund er nødt til at stoppe bilen. Det burde ikke medføre livsfare, men det gør det meget nemt i dette land, for når man kører så stærkt, som de fleste gør, har man ingen chance for at nå at reagere.

En tredjedel af ulykkerne med lastbiler skyldes, at lastbiler, der kører under 60 km/t, påkøres bagfra. Hvis man nu siger, at det er farligt, hvis lastbilerne kun kører 70 km/t, sender man dermed et ildevarslende signal til dem, der ikke bryder sig om at køre meget stærkt, først og fremmest ældre bilister. Nu snakker vi ikke om 30-40 km/t, men de ældre bryder sig altså ikke om at køre 120 km/t eller 110 km/t for den sags skyld. Mange af dem synes, det er meget rart at køre 90-100 km/t, og vi må altså ikke

fortælle dem på nogen måde, at det er farligt, at de kører på motorvejen.

Jeg tror, at alle, der har forstand på det, vil vide, at det er langt farligere at køre på de andre veje, for som hr. Helge Adam Møller rigtigt gør opmærksom på, er motorvejene de sikreste. Det er ikke, fordi de er bygget specielt til det, men fordi man har fjernet alle andre trafikanter. Det er jo det, der gør dem sikre; det er ikke, fordi det i sig selv er sikrere at køre på dem, men fordi man har forbudt alle andre at komme der. Hvis vi kunne få alle til at blive hjemme, ville vi jo få den sikreste trafik overhovedet.

Det er altså det forhold, der gør motorvejene sikre, og derfor ville det være slemt, hvis vi jagede de gamle bilister – og jeg tror, de er de eneste, man kan jage med i den sammenhæng – væk fra motorvejene. Jeg vil godt bede om, at vi også får kigget lidt på det i denne sammenhæng.

Så tror jeg også, det ville være godt, hvis man kunne få en hel masse af de personbiler, der kører rædsomt for stærkt, til at overholde de gældende hastighedsgrænser. Men det er nok kun fotofartfælder, der kan bruges til det, for jeg tror, det mange, mange steder er for farligt at sende politiet ud for at stoppe biler. Jeg ved ikke, om man kan huske, da vi var ovre i Vejdirektoratet og var ude at se på, hvordan det så ud oppe på Helsingørmotorvejen. Selv mens den blev bygget om, blev der kørt helt vanvittigt, og da jeg spurgte, hvorfor man ikke tog dem, selv om man kunne tage dem med net, fik jeg det meget klare og jeg synes indlysende svar, at det ville være livsfarligt for politiet at gå ud og stoppe biler, fordi der blev kørt så vildt, som der gjorde.

Alle de ting vil vi godt have igennem. Og jeg vil godt sige endnu en ting til ministeren: Man siger, at der kun er 50 lastbiler involveret i uheld med personskade om året, men der står i øvrigt ikke noget om, hvor mange personer det drejer sig om, og hvor hårdt de er kommet til skade. Til det vil jeg bare sige, at hvis det havde været på jernbanerne, havde der altså lydt et ramaskrig herinde – 50 uheld om året med personskade! Vi skal altså tage i betragtning, at der ikke er andre trafikanter, før vi kan begynde at sammenligne sikkerhedskravene.

Så synes jeg lige, jeg vil tilføje, at hvis vi nu ingenting gør og bare siger, at nu giver vi tilladelse til, at der bliver kørt hurtigere, vil det med statsgaranti medføre flere ulykker. Det vil nemlig med statsgaranti være et signal om, at

man godt kan køre hurtigere, og så kan vi oveni lægge belastningerne for miljøet: støjen, brændstofforbruget osv.

SF er altså ikke totalt afvisende, men meget skeptisk.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Nu forholder det sig sådan, at i sommerferien skal jeg hjem og være ferieafløser i mit eget firma og køre lastbil, og jeg vil gerne invitere fru Margrete Auken med på en tur. Vi skal nok få det hyggeligt, og så kan fru Margrete Auken ved selvsyn se, hvordan livet leves i virkelighedens verden.

Gør det ikke indtryk, at bortset fra Irland – men her kommer danske vognmænd nu meget sjældent – er Danmark det land i EU, der kører med de laveste hastighedsgrænser? Disse hastighedsgrænser er i øvrigt ikke blevet reguleret siden lige efter Koreakrigen.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg kunne næsten have lyst til at sige, at fru Margrete Auken måske har lyttet til min ordførertale med hensyn til argumenter, som er hørt tidligere.

Jeg synes, det lå i forlængelse af det, fru Margrete Auken sagde tidligere her i salen, da vi diskuterede jernbaner, hvor fru Margrete Auken sagde, at man ikke kan være inde i alt, og det har jeg forståelse for. Men så må jeg sige, at fru Margrete Auken har sat sig ind i denne sag og ræsonneret over de informationer, vi har fået, så man ikke totalt afviser forslaget fra fru Margrete Aukens side. Som fru Margrete Auken sagde, kommer der jo højst sandsynligt ikke flere uheld på grund af forslaget.

Jeg synes også, det er interessant, at de ældre, som må og skal køre på motorvejene, på grund af forslaget nu får mulighed for nu rykke ind i lastbilkøen og være sikre dér. Og så ved fru Margrete Auken jo også, at der bliver slået flere fodgængere end førere og passagerer ihjel på motorvejene, så derfor er, som hr. Helge Adam Møller sagde, motorvejene de sikreste veje.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg er ligesom hr. Erik Jacobsen belastet af, at jeg kører lastbil indimellem og tidligere har kørt på både almindelige veje og motorveje.

Når fru Margrete Auken er lidt i tvivl om det rimelige og hensigtsmæssige i, at lastbiler får lov til at køre mere end 70 km/t på motorveje, tror jeg, det er utrolig vigtigt, at man laver nogle regler og love, som også er rimelig fornuftige og kan forstås af de mennesker, der måtte bruge dem. Lad mig tage et eksempel: Hvis jeg starter i en lastbil fra Næstved og skal ud til motorvejen ved Rønnede, kører jeg 18 km på en smal, tosporet landevej, hvor der ikke alle steder er cykelsti, og hvor der er traktorer og cyklister og modkørende færdsel osv. Her må jeg med loven i hånd, hvis forholdene ellers er til det, køre 70 km/t i min lastbil. Så kommer jeg ud på den firesporede motorvej, og her må jeg også kun køre 70 km/t, og 20 km længere med nord bliver motorvejen sekssporet, og her må jeg stadig kun køre 70 km/t. Der er ingen sund fornuft i det, og så kan lov være lov, men der skulle også helst være en sund fornuft bag loven, for så er der flere, der overholder den.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

På et eller andet tidspunkt må jeg vel tage imod hr. Erik Jacobsens vedholdende invitationer. De kommer hver eneste gang, og jeg er lige ved at blive helt bekymret over, at jeg ikke tager imod dem, men man kan jo falde for fristelsen.

Men jeg vil godt sige, at jeg kører ret meget bil, og hvis hr. Erik Jacobsen tror, at man behøver at køre i en lastbil for at opdage, hvor stærkt der køres på motorvejene, vil jeg altså anbefale ham at prøve at køre i en ganske almindelig personbil og prøve at overholde loven, hvad jeg i øvrigt altid gør. Så vil man opdage, at når man kører 110 km/t, bliver man altså tit, tit overhalet af lastbiler. Jeg ville bare lige fortælle det, for jeg tror nok, at de fleste, der færdes på motorvejene, ville stikke i en skraldende latter, hvis man kom og sagde, at det er synd for dem, at de skal køre så langsomt. Det gør de ikke, og politiet tager det heller ikke alvorligt, så jeg vil bare lige have det med.

Så spørger hr. Erling Christensen, om det ikke er synd, at man ikke må køre så lige stærkt i Danmark som andre steder. Politiet tager det ikke alvorligt; de siger bare, at det er hamrende ligeegyldigt, også at personbilerne kører 140-150 km/t – og sådan er virkeligheden i øjeblikket – fordi politiet ikke mener, man skal interessere sig for motorvejene. Det ved hr. Erling Christensen, og han ved også godt, at vi ikke

rigtig kan få gjort noget ved det, før der kommer en anden holdning.

Så vil jeg sige, at vi har jo diskuteret det her mange gange, og det kan da godt være, vi bare skal sige: Jamen o.k., de love, der ikke bliver overholdt, ophæver vi bare. Jeg har arbejdet sammen med hr. Erling Christensen i færdsels-sikkerhedssammenhæng i mange år, og hvis ikke vi i en lang periode havde stået last og brast i hele hastighedsdiskussionen, hvor det samme argument blev fremført for personbiler-nes vedkommende, havde vi været i en meget dårlig situation. Men nu er vi kommet dertil, hvor vi faktisk i stor udstrækning har fået folk her i Danmark til at acceptere, at hastigheds-grænser er noget, der skal overholdes, og at det er en alvorlig forbrudelse ikke at gøre det, og jeg tror altså, det er på samme måde, vi skal tage diskussionen om lastbilerne.

Jeg sagde udtrykkeligt, at hvis vi kan få overholdt loven, hvis den kan blive taget alvorligt af samfundet ved, at der sættes fotofartfælder op og vi får det til at fungere, vil jeg ikke være afvisende over for, at 80 km-grænsen kan bruges. Men hvis vi intet foretager os, hvis vi bare siger, at det skal være tilladt, vil det – og det vil hr. Erling Christensen sandsynligvis kunne give mig ret i – blive opfattet som et signal om, at nu må man køre hurtigere.

Hvis man intet andet foretager sig end at sige, at man sætter hastighedsgrænsen op, vil det blive forstået på den måde, jeg lige har beskrevet. Og det eneste, vi med sikkerhed får ud af det, er flere ulykker, og jeg synes altså, det er for mange, vi har på motorvejene, i betragtning af, at der slet ikke burde ske nogen. Når vi har lavet så eksklusive veje, hvor vi har fjernet alle andre trafikanter, så burde der ikke ske nogen.

Hr. Erling Christensen nævner det med fodgængerne. Jeg vil godt sige, at det ved jeg godt. Det kan være en bil, der er gået i stykker, eller noget med benzin osv.; det kan også være en fulderik, og det er hamrende forbudt, men der burde ikke være dødsstraf for det, der burde ikke være dødsstraf for det.

Det burde være sådan, at en bil, der kommer og ser sådan et ulykkeligt menneske eller et menneske, der på anden måde er kommet galt af sted, kan nå at standse, og det drejer det her sig om. Jeg mener, at vi bør have et system på vore motorveje, så det er muligt at nå at standse, når der sker et eller andet uforudset, og det gør der altså indimellem. Det, jeg appellerer

om, er sådan set, at vi også dér har en menneskelig tilstand.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Fru Margrethe Auken og jeg er jo enige om at advare imod overdreven fart og i det hele taget imod, at man kører hurtigere, end man må. Det er vi enige om; det har jeg redegjort for tidligere her i dag og i debatter igennem lange tider.

Men jeg var alligevel forbavset over fru Margrete Aukens oplysninger om, at når hun kører 110 km/t på motorvej i sin personbil, så bliver hun overhalet af lastbiler.

Så vidt jeg ved, har der i de sidste 12 år kun været indregistreret lastbiler, som har en fartspærre ved 90 km/t. Så det må altså være én gang hvert 35. år, og jeg forstår, at fru Margrete Auken slet ikke tit kører i sin bil, for det er hun imod, hun kører jo på cykel. Men hun må altså alligevel have et betydeligt kørselsforbrug, når hun kan opleve at blive overhalet af en lastbil, der kan køre mere end 110 km/t, for det er altså kun meget gamle lastbiler, som der er meget få af, som overhovedet er i stand til at gøre det.

Så jeg tror måske nok, at det må have været galt med opmærksomheden på de tidspunkter, hvor fru Aukens bil har kørt 110 km/t og er blevet overhalet af en lastbil.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg må sige til hr. Arne Melchior, at jeg altså ikke var overrasket over, at fru Margrete Auken bliver overhalet af lastbiler på motorveje; jeg var mere overrasket over, at fru Margrete Aukens berømte bil overhovedet kunne køre 110 km/t. Det var det, jeg var overrasket over.

Men ellers vil jeg sige til fru Margrete Auken, at hastigheder er vi enige om. Men det, det handler om her, er, som jeg sagde, at virkeligheden trænger herind bag murene.

Det, hr. Helge Adam Møller siger, er, at vi også skal afpasse vores lovgivning, således at den føles rimelig for dem, der skal rette sig efter den, og dér må vi konstatere, at på de sikre motorveje må vi kunne prøve at sætte hastigheden op fra 70 km/t, men samtidig er jeg enig med fru Margrete Auken i, at vi må gøre en meget, meget alvorlig indsats imod hastighederne.

Så kan jeg sige, at i øjeblikket er der 13.000 lastbiler, dvs. 25 pct., der ikke har påmonteret hastighedsbegrænsning, men antallet vil falde, efterhånden som de bliver udskiftet.

Svend Aage Fauverholdt (DF):

Også i denne sag er vores ordfører, hr. Klaus Kjær, fraværende, så jeg skal fremføre følgende:

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til trafikministeren til at afholde forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje for lastbiler, vogntog, biler, der er tilkoblet påhængskøretøj, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogn, samt motorcykler, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. I forbindelse med forsøget vil der på udvalgte strækninger blive indført overhalingsforbud.

Der bliver tale om to forsøg: et forsøg med højere hastigheder i hele landet og et forsøg med højere hastigheder kombineret med et overhalingsforbud på udvalgte strækninger. Det foreslås, at hastighederne for de pågældende køretøjer sættes op fra 70 km/t til 80 km/t for derigennem at få et godt grundlag for en eventuel senere beslutning om at gøre ændringen permanent.

Videre indeholder lovforslaget en udvidelse af muligheden for at køre med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvejen på Storebælt eller Øresund.

Efter Dansk Folkepartis opfattelse er der ikke behov for at gennemføre forsøget. Vi har rigeligt med erfaringer fra alle andre lande i Europa, hvor der for disse køretøjer er fastsat en maksimumsgrænse på ikke under 80 km/t. Vi kan jo blot indhente disse erfaringer og med ét hug gennemføre en permanent 80 km-hastighedsbegrænsning, som bl.a. Dansk Folkeparti fremsatte lovforslag om den 25. januar dette år.

Efter Dansk Folkepartis opfattelse er der heller ikke grundlag for at gennemføre forsøg med overhalingsforbud for disse køretøjer. Det siger sig selv, at hvis der ligger et langsomtkørende køretøj forrest i køen, vil det give anledning til ulideligt lange rækker af lastbiler, som ikke blot vil være til gene for den øvrige trafik, men som tillige vil være til fare for færdselssikkerheden, når et af disse køretøjer mister tålmodigheden, trækker ud og alligevel foretager en overhaling trods forbudet.

I Dansk Folkeparti havde vi gerne set, at der kunne samles et flertal for det tidligere lovforslag, nr. L 172, som blev fremsat af Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, CD og Frihed 2000. Når man snakker med vognmænd og chauffører, ja, så er der mange, der glæder sig til, at de når grænsen til Tyskland, for dér er problemerne ikke så store, som de er

i Danmark, og dér kan de få bilerne til at rulle og motoren til at synge, som den skal, for dér må de jo så sætte farten op til 100 km/t. Måske er det fremtiden også her i Danmark.

Men vi må tage til takke med det amputerede lovforslag. Trods alt er der dog tale om et skridt i den rigtige retning og en vis vilje i regeringen til at gøre noget ved den kunstigt lave hastighed for disse køretøjer, som alene eksisterer i Danmark.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget i erkendelse af, at der under udvalgsarbejdet nok ikke vil være meget at gøre i relation til at få pillet forsøgsordningen eller forbudet mod overhaling ud af forslaget.

Arne Melchior (CD):

Det er tredje gang på denne eftermiddag, at CD kan anbefale et lovforslag fra trafikministeren. Denne gang følger der godt nok ikke nogen afgangsfløjte med, men der følger en pose ros og anerkendelse med, og det er klart, at CD er for. Vi var jo medforslagsstillere til det lovforslag, som både Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkepartis ordførere her har nævnt, og derfor er vi helt på det rene med, at det her er om ikke den endelige løsning, for det er et forsøg, men så et forsøg i den rigtige retning.

Jeg vil gerne være med på hr. Helge Adam Møllers tanke om, at sådan nogle forsøg skal vi nok have nogle flere af, og jo mere positivt det i dette lovforslag indeholdte forsøg vil falde ud – og det både tror og håber jeg, men skulle det ikke være tilfældet, er det klart, at sagen må falde – desto mere animeret vil vi føle os til at sige, at det kan man godt fortsætte i behersket form.

Jeg ønsker ikke de danske bilister omgjort til fartbisser, og i fortsættelse af det, fru Margrete Auken talte om for lidt siden, må jeg da erkende, som alle kan opleve det, at kører man 110 km/t i sin bil på en motorvej, så bliver man ustandselig overhalet af biler, der kører ikke bare 10-15 km/t hurtigere, men tydeligvis meget mere. Så det er ikke for at anpasse sig de fartbejgestrede, men for at anpasse sig køretøjets og vejens beskaffenhed, og jeg antager, at et forsøg med 120 km/t – jeg så helst 130 km/t, men vi kan da gå langsomt frem med 120 km/t – for personbiler på motorvej vil vise sig at få et gunstigt resultat og derefter indarbejde sig. Der sker jo en teknisk udvikling.

I modsætning til visse andre har jeg været oppe at køre med nogle af de store nye lastbiler

– det var nu ikke hr. Erik Jacobsen, der sad ved rattet, men nogle af hans kolleger – og jeg har mærket, at disse biler selvfølgelig er bygget og konstrueret til en højere fart end den, vi i dag tillader.

Når vi alligevel ikke kan gå op til maksimum af, hvad bilernes mulighed er, så er det jo som bekendt bremselængdernes enorme stigning ved bare en lille stigning i farten og det, at disse lange bremselængder i givet fald kan føre til alvorlige ulykker, der gør, at vi må lægge bånd på os.

Jeg hilser det kommende forsøg med glæde. Ministeren skal have tak, og lykkes det, vil vi som sagt med De Konservative og eventuelt andre partier animere ministeren til at gå videre ad forsøgets vej. Det er en ganske god måde at komme videre på.

Søren Kolstrup (EL):

Da regeringen første gang fremsatte forslag om at lave det her forsøg, vendte Enhedslisten sig klart imod det. Vi var og er nervøse for, at det er en invitation til generelt at sætte hastigheden op.

I mellemtiden er der sket det, at trafikministeren har taget initiativ til at sikre, at hastigheden generelt i samfundet skal overholdes, og dette initiativ vil vi støtte meget klart.

På den baggrund vil Enhedslisten ikke afvise at støtte det her forslag, men – og det kan jo betragtes som et tilbud – vi vil gerne være med i et flertal, der opfatter det her ikke som nogen som helst generel invitation til, at så skal vi fortsætte videre ad den her vej, men okay, som et forsøg, der kan gå i mange retninger.

For at det kan gå i mange retninger og konklusionen ikke ligesom skal være givet på forhånd, mener vi, at der skal være fem vigtige ting, man skal have for øje:

Den ene er, at man parallelt med det her forsøg tager initiativ til virkelig at sige, at hastigheder generelt skal overholdes. Den anden er, at man får drøftet, hvad der er succes- og fiaskokriterierne for forsøget. Vil ministeren være med til at stoppe forsøget, hvis evalueringen viser et stigende antal ulykker eller andre problemer? Den tredje ting: Vil ministeren være med til at udvide krav om montering af fartspærre til alle trafikanter, der omfattes af forsøget?

Man kan så drøfte, hvilke motorkøretøjer det skal være. Vi mener i hvert fald alle lastbilerne. Den fjerde ting: Hvor meget koster det her forsøg samlet?

Så bliver jeg nødt til at sige, at vi var meget chokerede over at iagttage, at pengene skulle tages fra trafikpuljen. Trafikpuljen har ført en omtumlet tilværelse, og den nye er på 50 mio. kr. Vi har været medvirkende til den, og vi har på intet tidspunkt opfattet det således, at pengene skulle medvirke til et forsøg som dette. Vi har betragtet det som en banalitet, at pengene til det her forsøg skulle komme enten fra Vejdirektoratet, motorvejsbudgettet eller andet.

Vi ønsker, uanset om vi måtte komme med i det her eller ikke komme med, en afklaring omkring trafikpuljen. Jeg håber ikke, det giver anledning til en større kontrovers, men hvis man omvendt insisterer på det, så opfatter vi det som en meget konfrontativ holdning, som vi ikke tiltænker trafikministeren. Jeg tror faktisk, det her om trafikpuljen må være kommet ind ved en misforståelse.

Den femte ting, jeg skal anføre, er, at Enhedslisten under alle omstændigheder er tilhænger af det element i forslaget, der hedder, at der skal gives mulighed for at køre med langsomt-kørende motordrevne køretøjer på motorvejen på Storebælt eller Øresund. Det vil vi under alle omstændigheder støtte.

Som sagt er vores hovedbudskab – og det er efter svære interne drøftelser – at vi gerne vil medvirke til det her forsøg, hvis det kan ses som led i en stærk pacifistisk tilgang, hvor vi får en fredeliggørelse på vejene, og hvor vi får reduceret og standset trafikkrigen.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal forholdsvis kort meddele, at vi kan tilslutte os forslaget, og vi vil heller ikke være afvisende over for at se på et forsøg på at hæve hastigheden for personbiler med 10 km på visse af de mindre trafikerede motorveje.

Men man må sige, at så dur det argument ikke, som har været fremført her tidligere i debatten, at det måske var gavnligt for sikkerheden i trafikken, at afstanden mellem de forskellige typer køretøjers hastighed blev indsnævret. Men derfor kunne det jo godt være, at det var fornuftigt.

Vi vil i øvrigt også være med til at se på et forsøg på at øge trafikken på de almindelige landeveje rundt omkring, specielt i Jylland, hvor de er så lange og forholdsvis fredelige at køre på, og hvor der i hvert fald er forholdsvis god plads at køre på.

Så blev der henvist til, at man i Sverige havde færre uheld end i Danmark. Dér vil jeg gerne

ride en af mine kæphest. Den væsentligste årsag er jo, at man i Sverige har nogle meget bedre vejsystemer. De her 4-sporede veje, de har, med 2 spor foruden, som er beregnet til, at den langsomme trafik kan trække ud, er virkelig et godt system. Men herhjemme har vi altid troet, at vi skulle nøjes med de 2-sporede gedestier og så motorveje, og kun de alternativer, og det synes jeg er utrolig dårligt.

Det kan vi ikke lave med det lovforslag her, men vi er positive over for sagen her.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Frihed 2000 støtter det her forslag. Vi kan ikke gøre andet, for vi har selv fremsat noget lignende for en tid tilbage, ja, senest sammen med de andre borgerlige partier.

Det er rigtigt at sætte hastigheden op til 80 km i timen for de pågældende køretøjer, både for trafiksikkerhedens skyld og for miljøets skyld. Det giver en mere glidende trafik, og som det er i dag, er alle, især de store lastbiler, konstrueret sådan, at de forurener mindst ved den hastighed, vi nu går med til, at de kan køre. Så derfor: Vi støtter selvfølgelig det her forslag helljertet.

Der er nævnt i forslaget, at der kan indføres et overhalingsforbud for nogle strækninger på motorveje. Det er vi selvfølgelig ikke så glade for, fordi vi mener, at det er direkte forkert for trafiksikkerhedens skyld. Der vil opstå nogle lange køer, især hvis der kommer sådan et langsomt kørende køretøj, som nu må køre på motorvejen. Det må køretøjer, der kører over 40 km i timen. Der vil opstå en farlig situation, men nu må vi jo se, hvordan og hvor meget der vil blive ført ud i livet. Det er noget, politiet skal være med til.

Vi håber selvfølgelig, at vi kan få det væk under udvalgsarbejdet, men må nok se i øjnene, at vi ikke kan. Men selvfølgelig vil vi være med til det, hvis det er muligt.

Det andet i forslaget med, at der skal være mulighed for, at langsomt kørende køretøjer, dvs. dem, der kører over 40 km i timen og også må køre på motorvejen, kan komme over Storebæltsbroen og Øresundsbroen, er selvfølgelig også rigtigt. Der vil jo blive taget hensyn til, hvornår de kan få lov at køre over. Jeg kan forstå af bemærkningerne, at det er, når der er mindst mulig trafik, og så skal der selvfølgelig være mulighed for det.

Vi kan støtte det her lovforslag. Vi så selvfølgelig helst, at det blev gjort permanent, men det må vi tage op senere.

Det har været nævnt af andre ordførere – nu vi er ved at lave sådan et forsøg som det her – om vi også skulle tage det med, at personbilerne i en forsøgsperiode må køre 120 km i timen på motorvej. Jeg synes, at det vil være godt at tage med. Vi er selvfølgelig også indstillet på, som det har været nævnt fra andre, at hvis det viser sig, at det er det forkerte, vi har gjort, så at lave det om. Men lad os prøve at tale om i udvalget, om vi kunne tage det med. Vi er indstillet på at støtte det her.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne takke for en både saglig og på mange måder positiv modtagelse af lovforslaget. Ja, det er vel nærmest sådan, at de, som formodes at skulle være modstandere af forslaget, tilkendegiver, at de ikke absolut vil afvise det. Det må jeg sige i sig selv er et udtryk for, at diskussionen i dag ikke er helt uvæsentlig.

For så vidt angår selve forslaget om forsøg med højere hastigheder, så er det som sagt regeringens hensigt, at forsøget skal gøres landsdækkende. Meningen med forsøget er at få et godt grundlag for en eventuel senere beslutning om at forhøje hastighederne for tunge køretøjer og lette vogntog fra 70 km til 80 km i timen. Der kan alene tilvejebringes et tilstrækkeligt vidensgrundlag ved at udføre forsøget på hele motorvejsnettet. Det er ikke tanken, at forsøget skal udstrækkes til motortrafikveje eller andre veje i øvrigt.

Formålet med forsøget er ikke, som nogle måske hævder, at sætte uheldstallene i vejret. Det er således kendt, at der vil ske færre uheld, når der køres med nogenlunde ensartede hastigheder, specielt på motorveje. I modsat retning trækker, og det er ikke nogen hemmelighed, at højere hastigheder alt andet lige betyder flere uheld, men sammenfattende vurderes det, at de to tendenser stort set vil opveje hinanden.

Formålet med forsøget er derimod at få konstateret, hvilken ændring i den faktiske hastighed det vil medføre at forhøje hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen. Forventningen er, at der kun sker en forholdsvist begrænset ændring af den faktiske hastighed. Men nu må vi jo se, om den forventning kommer til at holde stik.

Jeg har ikke nogen forventning om, at det vil være muligt at måle en eventuel påvirkning af

uheldstillene i kraft af et forsøg, der løber over 2 år, fordi der er så få lastbiler, der hvert år er impliceret i et personskadeuheld på motorveje.

Derimod har jeg en forventning om, at det kan være muligt efterfølgende indirekte at vurdere de konstaterede hastighedsændringers betydning for uheldstillene, så vi på den baggrund vil kunne få et tilstrækkeligt grundlag for at træffe en eventuel beslutning om en ændring af hastighederne fra 70 km til 80 km i timen på motorveje.

Der er også nogle, der har hævdet, at forslaget er i modstrid med de anbefalinger, som det forventes, at Færdselssikkerhedskommissionen om kort tid vil komme med i sin rapport bl.a. gående ud på, at der skal arbejdes for at få hastighederne sænket.

Der skal ikke herske tvivl om, og det vil jeg gerne komme tilbage til, at det er mit og regeringens mål at arbejde stærkt for at få hastighederne sænket. Men det er der ikke noget i forslaget, som strider mod. Jeg er bekendt med Kommissionens foreløbige udkast, som viser, at bilister har meget svært ved at overholde hastighedsgrænserne, og på den baggrund konkluderes det, at det afgørende er at få sænket hastighederne på de danske hovedlandeveje, landeveje og veje i byer.

Det foreslåede forsøg går som bekendt ud på forsøg med højere hastighed på motorveje og ikke andre veje. Jeg går ikke ind for, at folk skal køre hurtigere end tilladt. Så jeg er helt enig i, at det er de faktiske hastigheder, der skal ned. Det vil kunne spare mange menneskeliv, hvis folk bare fulgte de gældende hastighedsgrænser, og det er sådan, jeg forstår Færdselssikkerhedskommissionens tilkendegivelse i det foreløbige udkast.

Der er også nogle, der har peget på, og det synes jeg er meget vigtigt, at en eller anden form for kontrol bliver der altså nødt til at blive ført på det her område, og dér er det klart, at jeg har spørgsmål om, hvordan og hvorledes politiets indsats prioriteres.

Det er da også rigtigt, som det er blevet fremhævet også under debatten her i dag, at en egentlig traditionel kontrol på motorvejene indimellem kan være direkte farlig, og derfor må man sige, at den kontrol, der hidtil har været på motorvejene, er sket i kraft af den almindelige patruljering.

Men det er også sådan, at politiet i sin kontrol af hastigheder har prioriteret kontrol på landeveje og byveje højere end kontrol på mo-

torveje af den simple årsag, at det er på de førstnævnte, at uheldstallet og fartoverskridelserne er mest alvorlige. Men det er noget, som jeg i givet fald vil diskutere, om muligt også med justitsministeren.

Med hensyn til lovforslaget om en udvidelse af muligheden for at køre med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvej, på Storebælt eller Øresund, er baggrunden for dette, at med åbningen af Storebælt kan visse transportopgaver efter gældende lovgivning slet ikke eller kun med uforholdsmæssigt store transportomkostninger selvfølgelig gennemføres. Der er ikke tanke om at udvide ordningen til alle motorveje i landet.

Og hvis jeg så skal prøve at se på nogle af de spørgsmål, der er stillet, ud over at konstatere, at hr. Erling Christensen så lyset allerede i 1996, vil jeg sige, at med overhalingsforbudet – det var hr. Erik Jacobsen inde på, og det var også hr. Thorkild Fransgaard inde på til sidst – er det sådan, at det faktisk er en del af forsøget netop at se på, om et overhalingsforbud har nogen positive effekter, eller om de er negative, som det bliver fremhævet her af de to ordførere.

Derfor vil det også være sådan, at overhalingsforbud gennemføres efter indstilling fra politi, fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og de involverede myndigheder, og jeg har også forstået, at vognmandsorganisationerne selv er interesseret i at have indflydelse på dette.

Det er faktisk en kendsgerning, at på en række områder vil det forhold, at de tunge køretøjer ikke kan overhale hinanden, kunne få en positiv virkning på at afvikle trafikken mere glidende. Man skal huske, at der her er tale om veje med mere end ét spor i hver retning, og det vil sige, at der hele tiden bør være et spor, man så vil kunne køre i.

Så til hr. Helge Adam Møller og andre, som mener, at vi bør udvide det her forsøg med forsøg på andre områder for personbiler med højere hastigheder. Dér vil jeg bare sige – som også hr. Ole M. Nielsen sagde, selv om han gerne vil tilslutte sig det – at det er jo imod selve forsøgets ånd. Forsøgets ånd er netop at vise, at hvis det er sådan, at man indsnævrer forskellen i hastighed mellem de forskellige køretøjer, så kører trafikken mere flydende. Det er det, det hele går ud på.

Det går ikke ud på at gøre forsøg med at sætte hastigheden op af den simple årsag, som det også er blevet sagt, at de stort set alle sammen

kører for hurtigt. Og det er jo også derfor, at nogle af de negative konsekvenser, der fremhæves, i givet fald allerede er der. Og hvis man derfor samtidig hævdede de almindelige bilers hastighed, så vil den del af forsøget jo altså ryge, og så vil det alene være et forsøg om, hvad det betyder at køre hurtigere. Og det er ikke det, der er forsøgets sigte. Så regeringen har ikke nogen planer om at ændre i hastigheden for de almindelige biler.

Så til fru Margrete Auken: Jeg mener, at jeg allerede har forklaret, hvad forsøget går ud på.

Fru Margrete Auken var også inde på, at hvis det virkelig skulle batte noget, så skulle man lave forsøg, hvor man kontrollerede hastigheden og sammenlignede, hvad det ville sige, når man kørte 70 og kørte 80 km/t. Jeg er sådan set enig i, at det kunne være et meget spændende forsøg, men det tror jeg kun kan lade sig gøre i et laboratorium forstået på den måde, at ude i virkelighedens verden kører man altså temmelig meget stærkere.

Endelig hvis det var sådan, at man skulle lave et forsøg ude på landevejene af den her karakter, så ville det dels blive ret forvirrende og samtidig ville de data, der ville blive indsamlet, blive så få, at det er svært at se, hvad man kunne få ud af det.

Men ellers vil jeg sige om de spørgsmål, som fru Margrete Auken stiller, at dem er vi meget åbne over for at se på og naturligvis stille alle ressourcer til rådighed for at få afklaret, så vi får belyst alle de problemstillinger, som knytter sig til dette her. Og som sagt, så har jeg noteret mig, at fru Margrete Auken og SF ikke er totalt afvisende. Det synes jeg i sig selv er positivt.

Hr. Søren Kolstrup, som heller ikke vil afvise at støtte forslaget – man kan jo blive helt bekymret – stiller fem kriterier op, hvor, som jeg noterede det, det afgørende var, at der parallelt med det her også blev gjort en øget indsats for at kontrollere hastigheden.

Det er et synspunkt, som jeg er meget enig i, og som jeg har slået til lyd for også i de senere dage. Konsekvensen af det her må være, at man prioriterer kontrol af hastigheden. Og det, som selvfølgelig skal overvejes, er også en prioritering af ressourcerne på dette område.

Det andet er succes-/fiaskokriterierne. Jamen dem vil jeg meget gerne drøfte også med hr. Søren Kolstrup. Det er et spørgsmål om, hvorvidt vi kan se, at der sker en sænkning af den faktiske hastighed. Det er det, det går ud på. Og hvis det er sådan, at der ikke sker det, ja, så må

man selvfølgelig gøre op, hvad så. Så er der i hvert fald ikke noget selvstændigt argument for nødvendigvis bare at fortsætte.

Så er der fartspærrere i alle biler, der omfattes af det her forsøg. Jeg forstod det sådan, at det skulle være i alle lastbiler. Det er jo sådan, som jeg har forstået det, at det faktisk er tilfældet, at der skal være fartspærre i lastbiler, som erhverves i dag, og som det også blev sagt, så er det kun lastbiler, der er anskaffet før 1988, som er i den situation, at de kan køre uden. Og som det også blev fremhævet af hr. Erling Christensen, drejer det sig om ca. 25 pct., så det er jo et problem, der løser sig selv.

I spørgsmålet om trafikpuljen er jeg selvfølgelig ked af, at hr. Søren Kolstrup opfatter det som enten misforståelser eller som et anslag mod ånden i trafikpuljen. Det er faktisk tænkt sådan, at præcis fordi det her ikke handler om at sætte hastigheden op, men handler om at lave et kontrolleret forsøg af færdselssikkerhedsmæssig art med afvikling af trafikken, nemlig ved at man får dæmpet den faktiske hastighed, så ligger det efter min mening klart inden for det, som dækkes af trafikpuljen. Men det må vi jo i givet fald også diskutere, så hr. Søren Kolstrup ikke bliver i alt for dårligt humør.

Endelig skal jeg blot sige til hr. Ole M. Nielsen, som jo kom med det interessante forslag, som jeg har gået og lyttet til de sidste par dage, og som jeg da gerne vil kommentere, om et forsøg med at hæve hastigheden også for almindelige køretøjer. Hr. Ole M. Nielsen sagde, som jeg noterede det, at man kunne da i hvert fald hæve den i Jylland, for dér er der både bedre plads og længere strækninger. Så er det bare, at jeg siger: Hvorfor skal man så have så mange motorveje derovre? Så er der jo ikke brug for dem. Der er jo så god plads i forvejen.

Så med de her ord vil jeg gerne sige, at jeg takker for den positive tilkendegivelse og tilsiger selvfølgelig al mulig støtte og bistand i forbindelse med udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Kan ministeren oplyse, hvor meget man antager, at det her forsøg vil koste? Og derudover må jeg konstatere, at ministeren trods alt sagde, at han mente, det skulle diskuteres, om pengene skulle tages fra trafikpuljen, og den diskussion finder jeg meget vigtig at få taget.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Som det oplyses over for mig forventes det, at forsøget totalt vil kunne beløbe sig til at koste 1,4 mio. kr.

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

Afstemning

Formanden:

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:

18) Første behandling af lovforslag nr. L 248: Forslag til lov om konkurrence- og forbrugerforhold på telemarkedet.

Af forskningsministeren (Birte Weiss).
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Hækkerup (S):

Det er et udmærket lovforslag, vi her har foran os. Den generelle revision og sammenskrivning af lovgivning og regler inden for området giver en mere teknologineutral lovgivning. Det opnås bl.a. ved, at mere lægges i bekendtgørelser i stedet for at ligge direkte i lovgivningen.

Vores opgave bliver så fra Folketingets side til gengæld én gang om året at samle op i den årlige IT- og telepolitiske redegørelse og forholdt os til, hvordan udviklingen på området som helhed har været. Og formålet med det er, at det giver en meget mere smidig og fleksibel regulering. Teknologien og markedet udvikler sig jo hele tiden hurtigt, og vi skal sørge for at sætte rammer op og lave regler hele tiden, sådan at den frie konkurrence sikres, og det skal vi selvfølgelig gøre for at få lavere priser.

Så skal vi også sørge for at lave rammer og sætte grænser, sådan at der hele tiden udvikles nye produkter og nye tjenester, så vi er sikre på,

at Danmark er med fremme i udviklingen af nye produkter på det her område. Det er selvfølgelig produkter af høj kvalitet. Og det ligger jo som intention meget fint i forlængelse af regeringens udmærkede IT- og telepolitiske redegørelse.

Derudover er der et par mindre ændringer i forhold til den gældende lovgivning, og dér vil jeg bare særlig kort fremhæve forbrugerbeskyttelsen og den styrkelse af forbrugernes rettigheder, der lægges op til, og som der i hvert fald gives en ramme til, som ministeren kan udnytte via bekendtgørelser. Og derfor skal jeg selvfølgelig anbefale, at der stemmes ja til det her forslag.

Kristian Jensen (V):

Allerførst vil jeg gerne sige, at det godt nok er en skam, at loven foreligger så sent. Det kunne have været rart, hvis der havde været flere til stede også på tilhørerpladserne og i presseløgen, for det er faktisk en kanongod lov og et rigtig godt skridt, som vi tager med den lov, der ligger her.

Det er lovgivning, som kommer til at berøre utrolig mange: samtlige teleforbrugere i Danmark, samtlige internetforbrugere, samtlige mobiltelefonforbrugere og samtlige personer, der i øvrigt kommer til at arbejde med telepolitik, med netværksøkonomi, med e-handel fremover.

Så det er på trods af det ringe fremmøde i Folketingssalen en lov, der har de mest vidtrækkende konsekvenser af alle de love, vi diskuterer i Folketinget i dag. Jeg synes, at det er en rigtig god lov, vi har til behandling i dag, og jeg synes, at det er en rigtig god dag for os, der interesserer os for netværkssamfundet, der interesserer os for de nye måder at organisere sig på, for den nye måde at handle og kommunikere på.

Da vi i Venstre faktisk for et år siden i april måned 1999 satte os ned og tænkte over, hvordan vi godt kunne tænke os at se telelovene fremover, udgav vi et lille hæfte om noget, vi satte under overskriften »Fra regulering til fri konkurrence« og opstillede fem pinde, nemlig at vi mente, at liberaliseringen var både god og rigtig, at vi ønskede at have vækst i teletrafikken, at det skulle være til den billigst mulige takst, at det skulle være en markedsbestemt og ikke politikerbestemt udbygning og investering, når der var behov for justeringer og smidiggørelse af loven.