

[Handelsministeren]

nedsættelse af hastigheden med 10 km i timen inden for intervallet 70–100 km i timen vil medføre benzinbesparelser på op til 9–10 pct. over en given distance. Jeg har givet nærmere enkeltheder om disse beregninger i et svar, som jeg lige har afleveret til det energipolitiske udvalg, og skal tillade mig at henvisne dertil, idet jeg da også vil nævne, at FDMs blad »Motor« har givet en oversigt over en række af de mest gængse bilmærker, og de prøver, der er foretaget, viser nøjagtig de samme besparelser, samme relative nedgang, når hastigheden sættes ned.

Hastighedsbegrænsningen har yderligere det formål – ligesom de øvrige foranstaltninger, regeringen agter at gennemføre – at gøre forbrugerne energibevidste. Forhåbentlig vil der ad den vej blive opnået yderligere benzinbesparelser, f. eks. gennem justering af bilmotorerne, bedre kørevaner og ikke mindst større brug af andre transportmidler i tilfælde, hvor de kan anvendes lige så godt eller bedre end bilen.

Må jeg slutte med at sige, at forsynings- og prisudsigterne på olieområdet tegner sig i øjeblikket meget mørkt. Vi er stadig mere afhængige af importeret olie end måske noget andet vestligt land. Vi vil gå ud af vinteren med meget små arbejdsagre, særlig for de lette produkter, benzin og gas-dieselolie. For benzin er dette et alvorligt problem foran den kommende højsæson. For de lette fyringsolier skulle vi meget gerne have lagrene opbygget til normal størrelse, inden næste fyringssæson sætter ind. Om det kan gøres, kan ingen sige i dag.

Under disse forhold har jeg ikke fundet det forsvarligt at sidde IEAs henstilling om gennemførelse af en forbrugsbegrænsning nu overhørig, og jeg appellerer gerne til folketinget om forståelse for nødvendigheden heraf og om ansvarlig medvirken til at gennemføre de nødvendige foranstaltninger.

Jeg må følgelig afvise fremskridtspartiets forslag.

**Otto Mørch (S):**

Jeg kan ligesom ministeren begynde med at afvise forslaget, og så vil jeg i øvrigt sige, at jeg ikke mener, vi her i dag skal have nogen større færdselspolitisk debat, der særlig koncentrerer sig om nytten af hastighedsgrænser. Det, der er lagt op til her, er en

energipolitisk foranstaltning på den meget alvorlige baggrund, som ministeren skildrede.

Det kan da godt være, det ikke er noget særlig populært forslag – men hvornår er restriktioner, der griber ind i hverdagen, populære? – og det kan da også godt være, at der ikke er særlig meget at hente, men lidt har absolut også ret netop i denne alvorlige energisituation.

Jeg var glad for, at ministeren omtalte forskellige andre muligheder med hensyn til driftsøkonomien ved biler, som man skulle undersøge. Der var en ekspert, en ingeniør, der fortalte mig i går, at sådan noget som en automatisk choker var meget, meget benzinkrævende. Det var måske også noget, vi kunne tage med.

Den beslutning, man har taget i regeringen, skal vel ses i forhold til andre restriktioner, der kunne komme ind i billedet, og her har vi jo før prøvet med søndagsforbud. Jeg vil mene, at det er mere lempeligt over for forbrugerne, at man kører en energikampagne med henblik på hastighederne.

Der var måske én ting, man kunne være betænkelig ved – det må nu vise sig i praksis – nemlig spørgsmålet om trafikrytmen og dermed trafikafviklingen. Vi må jo erkende, at når man nu nedsætter hastigheden både på motorvejene og på de almindelige veje til henholdsvis 100 og 80 kilometer i timen, så har vi jo andre kategorier, nemlig turistbusserne og de store lastvognstog, som kommer betænkelig tæt til disse grænser. Men vi må se, hvordan det udvikler sig, om der ligger nogen ændring med hensyn til trafikrytmen og dermed trafikafviklingen.

Jeg vil meget gerne have, at ministeren stærkt markerer i sin replik, at disse foranstaltninger er midlertidige, men som sagt, i øvrigt afviser jeg forslaget fra fremskridtspartiet.

**Dohrmann (FP):**

Man kunne næsten fristes til at ønske den socialdemokratiske ordfører til lykke. Jeg har nok diskuteret denne sag med ca. 300 mennesker, siden ministeren fik sin idé, og den socialdemokratiske ordfører er altså nr. 4, jeg har hørt, der er tilhænger af forslaget. Den første er selvfølgelig handelsministeren. Den anden er et andet medlem her i tinget. Den tredje var en af de ca. 300 mennesker, som