

[Lilli Gyldenkilde]

påpege, at vi selv er kommet med en række forslag for ganske nylig, som fik en pæn modtagelse, ikke mindst vores forslag om en ændring af registreringsafgiften på motor-køretøjer, et forslag, som primært tager sigte på at begrænse importen af de stærkt resourceforbrugende køretøjer, men også vil have en betydelig begrænsende virkning på importen af de store køretøjer og dermed samtidig være benzinbesparende. Men de fire procent, der beregnes opnået i besparelse ved at have indført disse hastighedsgrænser, synes jeg da at vi under alle omstændigheder skal tage med og det ikke mindst ud fra den betragtning, at vi jo ikke kan klare vores energisituation bare med at lave indgreb på et enkelt område, men at der må en lang række forslag til, en bred vifte af foranstaltninger, for at vi kan komme til at spare energi, og det skal vi jo.

Jeg vil heller ikke undlade at sige, at set fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt er det også klart, at hastighedsgrænser er med til at nedsætte ulykknernes antal og graden af legemsbeskadigelser osv., og det må da også med i en vurdering.

Alt i alt kan vi ikke udtrykke utilfredshed med, at disse hastighedsgrænser er indført, og vi går derfor naturligtvis imod forslag om, at de bliver ophævet.

#### **Tove Jørgensen (DKP):**

Jeg vil gerne som DKPs principielle opfattelse sige, at både hastighedsgrænser og bøddestørrelser er noget, der bør fastsættes under hensyn til trafikikkerheden og ikke af andre grunde, hvis ikke der kan påvises en virkelig spareeffekt af at gøre noget andet, og det er der jo ingen der tør påstå i forbindelse med ministerens beslutning.

Så er der bl. a. talt en hel del om den psykologiske effekt, der ligger i nedsættelsen. Den vil jeg tro i dette tilfælde er særdeles tvivlsom: jeg kan ikke se den psykologiske virkning af at få en større bøde for hastighedsoverskridelser, når enhver bilist ved, at effekten af de 10 km/t er så ringe, som den er. Kunne man derimod påvise en større sikkerhedseffekt for trafikken, tror jeg mere på en psykologisk effekt i denne forbindelse.

I stedet kan handelsministerens beslutning få den modsatte psykologiske effekt, nemlig at befolkningen ikke i tilstrækkeligt omfang

kommer til at forstå problemerne i forbindelse med energiressourcerne. Disse problemer bør ikke latterliggøres med nytteløse tiltag. Tværtimod bør man bestræbe sig på at gøre befolkningen klart, at her er tale om virkelig alvorlige problemer, som de må forholde sig til på længere sigt. Det er ikke ligefrem det, der har præget de beslutninger, ministeren har taget i denne situation.

DKP har derfor også i energiudvalget fremhævet, at man ikke så bl. a. nedsættelsen af hastighedsgrænserne i denne forbindelse som en fornuftig foranstaltning, og vi har taget forbehold over for den måde, handelsministeren har taget fat på problemerne omkring oliekrisen på.

Der er grund til at bemærke, at militærets energiforbrug slet ikke er indgået i sparebestræbelserne. De var med, sidste gang man havde sparekampagne, men denne gang er de altså gået helt ram forbi. Det var måske en idé at kigge lidt på den side af sagen.

Lad mig lige til slut fremhæve, at vores fortrinsvis positive holdning til dette forslag ikke kan tages som udtryk for, at vi er tilhængere af, at de generelle hastighedsgrænser fjernes. Vi vil heller ikke afvise nedsættelser ud over det, der foreligger her, i byområderne, og der kan også af andre grunde være tale om, at vi vil være med til hastighedsbegrænsninger, men det er ikke noget, der skal indgå i denne debat, men i en sikkerhedsmæssig sammenhæng. Derfor mener vi, det er rimeligt, at det spørgsmål tages op, som forslagsstillerne nu har stillet.

#### **Niels Helveg Petersen (RV):**

Vi kan ikke stemme for forslaget, som det foreligger. Vi accepterer nedsættelse af hastighedsgrænserne, men ikke ud fra energihensyn. Denne nedsættelse af hastighedsgrænserne giver os nu en enestående mulighed for at se, om nedsættelse af hastighedsgrænserne også giver lavere tal for ulykkerne og lavere tal især for de alvorlige ulykker. Det er vi egentlig godt tilfreds med, men vi vil også opfordre til, at man i administrationen meget nøje følger ulykkesudviklingen nu, da vi har fået de lavere hastighedsgrænser, for at se, om de virkelig giver resultater i retning af en større trafikikkerhed, og gør de det, må jeg også gå ud fra, at resultatet