

[Helge Adam Møller]

det lidt mere attraktivt for den bilist, der gerne vil hurtigere frem, tror jeg, at man fik flere til at køre på dem. Det er nok muligt, at uheldsfaktoren dér, der er 0,06, så vil stige til 0,07 eller 0,08, men hvis den samtidig vil falde – og det vil den – på landeveje, fordi man fjerner meget af trafikken derfra, så opnår vi alligevel et samlet fald i ulykkestallet. Det er dér, vi gerne vil hen. Det vil socialdemokratiet selvfølgelig også, men det får vi en debat om siden.

Bjørn Elmquist (V):

Da mit partis ordfører, fru Birthe Rønn Hornbech, ikke kan være til stede, har jeg lovet at deltage i debatten på venstres vegne.

Jeg har stor lyst til at begynde med hastighedsgrænserne på motorvej, den debat, vi nu fik i form af korte bemærkninger imellem de to foregående ordførere. Jeg må sige, at i mit parti er vi meget enige i de synspunkter, som blev udtrykt af det konservative folkepartis ordfører. Vi mener også, at den magneteffekt, der kan ligge i, at folk på en motorvej kan komme hurtigere af sted, kan få folk til endog at køre mindre omveje, hvis man kan gøre regnestykket således op. Hvis man må køre hurtigere på motorveje, op til 120 km i timen, som det ligger i ministerens lovforslag, så tror vi, at denne magneteffekt vil kunne blive yderligere forøget. At vi foruden det skal have en informationskampagne, det kan vi måske nok være enige i, men forholdene skulle gerne være sådan i realiteten, at der virkelig er fordele at opnå ved det.

Det, som er godt ved at få en stor del af trafikken lagt over på motorvejene, er også, at dér har vi en adskillelse mellem de bløde trafikanter og de svage trafikanter, som det vel ligger alle partier på sinde at forsvare. Det gør det i hvert fald i mit parti. Vi har netop ikke de bløde trafikanter på motorvejene – i hvert fald ikke i samme omfang. Vi har måske nok motorcyklister, men vi har i hvert fald ingen cyklister på motorvejene. Derfor kan vi være helt med på at sætte de 100 km op til 120 km.

Hr. Jimmy Stahr var inde på to synspunkter, som jeg godt vil tage yderligere frem. Det ene var hensynet til energibesparelser. Tingene har jo ikke ændret sig siden starten af 1970'erne, måtte jeg forstå at hr. Jimmy Stahr mente, hvor vi af energisparehensyn

gik ind for de lavere grænser. Jo, det har de. Prøv at undersøge det gennemsnitlige benzinforbrug for biler, der konstrueres i dag eller efter 1980 eller et sted i 1970'erne, med det gennemsnitlige benzinforbrug for biler dengang. Jeg vil vædde en hel del med hr. Jimmy Stahr. Hvornår vi så skal afgøre det, og hvordan vi skal udveksle genstanden for vores væddemål, finder vi nok ud af nede i restauranten befefter, men jeg tør vædde en hel del på, at i dag bruger biler ved 110–120 km mindre benzin, end de gjorde dengang, og jeg vil hævde den påstand, at de fleste biler kører mest økonomisk mellem 100 km og 120 km. En grænse på 100 km betyder derfor faktisk ikke, at man sparer; man bruger lige så lidt energi, hvis man kører imellem 110 km og 120 km, så også energimæssigt har tingene virkelig forandret sig.

Vi kan i øvrigt give tilslutning til de forskellige forslag fra justitsministeren, også om helt præcise angivelser for de forskellige bilarter, lastbiler og busser osv. Hvad det differentierede angår, vil jeg sige, at når vi kan sætte grænsen ned i byer, er der vel også en mulighed for, at vi i visse amter – og her tænker jeg især på de vestjyske, hvor vi har de meget lange lige vejstræk – kunne forestille os en differentieret grænse, som ligger højere end den generelle. Der er nogle ganske lange lige stræk derovre, som ikke har karakter af egentlige motortrafikveje, men hvor man har så få kryds, at man måske kunne overveje om ikke andet så at lave nogle forsmåssige ordninger.

Hvad motorløb angår, kan vi give tilslutning. Vi mener, at der er noget pædagogisk rigtigt i det. Vi har lige haft en debat om idræt tidligere. Her er der tale om en idrætsgræn, hvor man kan udøve en pædagogisk gerning, og hvor man kan sikre sig, at folk – ofte unge mennesker, der gerne vil køre stærkt – har en mulighed for at komme ind i motorsportsorganisationer. Derfor er vi med på, at rallykørsel kan tillades, men vil gerne anmode om, at man tager hensyn til støjgener for de omboende, så man prøver på at få lagt den slags løb på steder, hvor det ikke kan genere så meget.

Hvad kørekortene angår, kan vi være med til initiativerne til en reform af både kørelærerruddannelsen og køreuddannelsen. Vi mener, at det ligger helt fint i forlængelse af det, som ligger i forslaget om hastighedsbe-