

[Dohrmann]

så er der jo mange, mange steder, hvor det ville være fuldstændig uforsvarligt at køre med den fart. Derfor skal man lade være med at lægge alt for meget i de tal, man her prenter ned på et stykke papir, og sige, at det er gældende lov. Det bedste, man kan gøre, er simpelt hen at overlade så meget som muligt til bilisternes egne følelser og sikkerhedsfornemmelse.

Jeg synes, det er vældig positivt, at ministeren har stillet i udsigt, at motorsporten skal have nogle lempeligere vilkår. Det har været således, at Dansk Automobilsports Union f.eks. har været tvunget til at afholde en del af deres løb udenlands. De er strømmet til Flensborg. Den foreslåede ændring på dette punkt synes jeg er vældig positiv.

Som sagt: vi vil støtte ethvert forslag, som går i retning af højere hastigheder, først og fremmest på motorveje. Vi har som sagt selv fremsat et forslag. Det blev ikke vedtaget – med henvisning til, at ministeren senere ville komme med et forslag. Det ligger på bordet nu, og det vil vi selvfølgelig støtte, men vi vil samtidig støtte ethvert ændringsforslag, som går i retning af højere hastigheder både på motortrafikveje og på almindelige landeveje.

#### Lenger (VS):

For at starte fra en ende af, så synes vi, at ministerens forslag om en reform af køreuddannelsen stort set ser fornuftigt ud. Vi synes også, det lyder fornuftigt at give bedre muligheder for at indføre lokale differentierede hastighedsgrænser i byområder, selv om vi ligesom SF også gerne havde set en generel nedsættelse af hastighedsgrænserne i byområderne. Det giver en øget mulighed for på en fornuftig måde at supplere trafiksaneringerne, som er så nødvendige i byområderne. Det kan vi godt gå ind for, og sådan opfatter vi det forslag, der ligger om de lokale differentierede grænser.

Vi vil dog fremhæve, at det vil være af meget stor betydning, om det lykkes at nå frem til en effektiv metode, sådan at det hele tiden entydigt fremgår, hvilken hastighedsgrænse der faktisk gælder. Alt for mange forskellige hastighedsgrænser kan skabe forvirring, og det giver en falsk tryghed. Det er korrekt, som det også er fremhævet af ministeren, at det næppe er gennemsnitshastighederne, der berøres af lavere lokale grænser,

men derimod toppen, der tages af hastigheden for nogle bestemte trafikanter. Det synes vi er godt nok, men det vigtige vil blive at sikre entydigheden, eventuelt ved nogle farveafmærkninger af bestemte områder, som vi forstår at både tidligere kommissioner og også justitsministeriet har beskæftiget sig en del med. Her skal vi være meget sikre med hensyn til den konkrete udformning, for ellers kommer vi fra asken og i ilden.

Så langt så godt. Det var den positive del af lovforslaget. Lad mig lige indskyde, at motorsport på offentlige veje kan vi ikke acceptere.

Tilbage står så spørgsmålet om en forhøjelse af hastighedsgrænserne, især på motorveje. Det er måske nok sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, men vi er alligevel modstandere af at sætte hastighedsgrænserne op, fordi energiforbruget og forureningen stiger uforholdsmæssigt med højere hastigheder. Vi er ikke blevet overbevist om det modsatte, som hr. Bjørn Elmquist åbenbart var i sit indlæg. Vi synes, der er betydelig mere fornuft i – som man overvejer i Vesttyskland – at sætte hastighederne ned.

Nu begrundet ministeren jo ikke lovforslaget med, at det skulle være mere forsvarligt at køre hurtigere på motorvejene end at køre med de hastigheder, som man må køre med nu. Alt andet lige og sikkerhedsforholdene på motorvejene til trods øges risikoen ved højere hastighed. Det tror jeg også ministeren vil erkende. Men ministeren kommer med nogle meget besnærende argumenter med, at der alligevel vil være nogle sikkerhedsmæssige gevinster, for de højere grænser vil gøre det mere attraktivt at køre på motorvejene og dermed mindre attraktivt at køre på andre veje, hvor risikoen er endnu større. Det er en argumentation, som også ordførere fra regeringspartierne har fremført her i dag. Hvis der skal være logik i det, altså at højere hastighedsgrænser på motorvejene vil tiltrække trafik fra andre veje, som ellers ville være kørt en anden og formentlig kortere vej, ja, så har vi her en motivation til omvejskørsel, og hvis ikke hr. Bjørn Elmquist vil acceptere det første energipolitiske argument, så må han i hvert fald acceptere det andet: at omvejskørsel må føre til større energiforbrug.

Vi ser sådan på det i VS, at hvis der er nogle veje, hvor sikkerheden er for dårlig – det er åbenbart nogle af de veje, hvorfra mi-