

Jeg skylder at svare Venstres ordfører: Jamen det er da glimrende, hver eneste gang vi får nedsat ulykkesstatistikken – det kan vi jo alle sammen blive enige om – men derfor skal vi jo ikke lade os friste til at gøre nogle gerninger, som går i den forkerte retning.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg må sige til hr. Søren Kolstrup, at det bliver bedre og bedre, det her, for nu er vi jo enige om, at det, vi hørte ministeren sige, var noget, der skulle forbedre trafikikkerheden. Sådan hørte jeg hr. Søren Kolstrup.

Dernæst indeholdt ministerens forslag også et overhalingforbud. Mig bekendt er der ikke sådan et i dag. Det ville jo også højne trafikikkerheden.

Så kommer det tredje, og det er en idé, jeg selv bygger på, nemlig at man så bliver nødt til at overvåge, at det overholdes, og under de forudsætninger synes jeg sådan set, at det med de 80 km/t er fint nok. Og hvis vi også kunne få dén side af salen med, ville jeg være meget, meget henrykt.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen jeg kan slet ikke forstå, at De Radikale spilder så meget krudt på hr. Kolstrup. Han vil slet ikke være med til at lave motorveje eller motortrafikveje. I hans verden er de jo ikke opfundet, og så er det jo ligegyldigt, hvordan man overhovedet kører derude.

Og forklare ham, at det er mere sikkert at køre på motorvejene, er helt splintrende umuligt. Derfor kan man jo altså ikke tage ham som gennemsnittet af videnskabelig viden her i Folketinget.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Så er det hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

I Kristeligt Folkeparti er vi ikke helt afvisende over for det lovforslag her. Vi kan faktisk have den opfattelse, at man kan lave den her hastighedsændring, uden at farten på motorvejene egentlig vil stige for lastbilernes vedkommende. Uden at jeg dermed siger, at lastbilchauffører sådan regulært overtræder fartbegrænsningen, hele tiden gør det, så er der desværre lidt om det.

Jeg kan da godt huske, at man af og til har kørt bag en østeuropæisk lastbil, der har døjet med at komme op ad bakken, og som har overholdt fartbegrænsningen, men det er nok også så nogenlunde den undtagelse, der bekræfter reglen.

Så hvis det er rigtigt, at man faktisk kan ændre den regel her, uden at hastigheden stiger, må jeg indrømme, at så synes jeg, det er lidt svært at afvise det. Så derfor er jeg da også positiv over for ministerens forslag.

Dog må jeg indrømme, at det dér med forbud mod overhaling kan jeg simpelt hen ikke forstå hvordan man kan få til at fungere. Der er jo helt klart nogle, der en gang imellem er langsomt-gående, fordi motoren ikke fungerer; som den skal, eller hvad det nu er, som det vil være meget, meget besværligt at køre bagefter. Så det kan jeg ikke rigtig forstå kan fungere.

Men vi er ikke helt afvisende. Vi vil gerne være med til under udvalgsbehandlingen at se på, hvad det kan blive til, det her.

Tom Behnke (FRI):

Frihed 2000 er medforslagsstillere til det her lovforslag, og det er vi selvfølgelig dels, fordi det er jo ikke første gang, forslaget bliver fremsat – vi har været med til det adskillige gange tidligere – og dels, fordi det naturligvis er et ganske glimrende lovforslag.

Det, det hele jo handler om, er, at vi skal prøve at kigge lidt på: Hvad er grundreglen i færdselsloven, når vi taler om hastighed? Det er, at man skal køre efter forholdene. Og at køre efter forholdene på motorveje og motortrafikveje er ikke 70 km/t, det er 80 km/t. Det er måske endda også stærkere, men lad det ligge.

Det første forhold, man skal se på, er vejenes tilstand, og det andet forhold, man skal se på, er køretøjernes tilstand. Køretøjernes tilstand er i dag langt, langt bedre, end den var i gamle dage, og derfor kan køretøjerne også tåle at køre hurtigere, og det vil være nemmere at manøvrere køretøjerne, og det vil være nemmere at bringe køretøjerne til standsning, selv om man kører med en højere hastighed. Derfor er der ikke noget til hinder for, at lastbilerne får lov til at køre lidt stærkere, end de gør i dag.

Det, der til gengæld kunne være en fordel – altså en fordel, vi får, som vi ikke har i dag – er, at lastbiler og køretøjer med anhænger ville følge bedre med den øvrige trafik og dermed lette trafikafviklingen, og trafikafvikling er alt andet lige en fordel, også når vi taler om trafikikker-