

Jacobsen har de tal, som fru Margrete Auken ikke er i besiddelse af.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige starte med at sige, at jeg er fuldstændig enig med hr. Tom Behnke: Sådan er det nu. Og det vil sige, at der skal ganske dramatiske ting til, hvis andre ting skal ændre sig, for i dag kører de alle sammen mellem 80 og 87 km/t, hvis de har fartspærrere, og lidt højere, hvis de ikke har dem, altså de gamle lastbiler.

Og så vil jeg lige minde om, at det stadig er ulovligt i Danmark at køre mere end de 70 km/t. Altså jeg ved godt, at det dér med lov og orden ikke rigtig er noget, der interesserer Venstre, når det drejer sig om deres egne problemer; det er kun, når det er de andres.

Og så vil jeg lige en gang til sige: Vi har ikke gode nok tal, vi har ikke god nok forskning. Jeg nævnte Hans Lund før. Det kan godt være, at det var Niels Helberg, som i hvert fald præsenterede tallene i sin tid. Der har ligget noget derude, men jeg mener, at når man gik ned i det, kunne man se, at det holdt altså ikke vand.

Jeg synes, vi skal have det her frem. Vi skal have tid til at gøre det her ordentligt. Vi skal undersøge, hvad der er af konkrete ting og sager, og der er faktisk i ministerens bagland gode forskningsinstitutioner. Jeg tror ikke, at det gør indtryk på hr. Erik Jacobsen. Jeg har fuldstændig opgivet at gøre indtryk ved hjælp af argumenter i forhold til hr. Erik Jacobsen. Man kunne gøre det på anden måde, men ikke med argumenter. Det trænger ikke ind. Det med sagligheden og de metoder, man ellers kan bruge, kan ikke bruges til at øge færdsels-sikkerheden.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det gør selvfølgelig indtryk på mig – nu kan jeg se, at hr. Tom Behnke er gået – når en politimand her fra Folketingets talerstol kan komme med nogle sandfærdige beretninger om, hvorledes det bliver afviklet i virkelighedens verden.

Vi runder de 70 og 80 km/t men jeg skal ikke stå her fra denne talerstol og bekræfte, at lastbiler ikke overskrider hastigheden, tværtimod endda. Men derfor animerer det yderligere til, at vi får den tilpasset virkelighedens verden. Bilerne og vejene er af en sådan beskaffenhed, at

vi ingen betænkeligheder har ved det. Det vil jeg gerne bekræfte her fra denne talerstol.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, hr. Søren Kolstrup mente, jeg nok havde fået det forkerte papir med, og andre, bl.a. hr. Kaj Ikast, mente bestemt ikke, at der var nogen grund til forsøg, for det har man lavet i Tyskland.

Til det vil jeg gerne sige, at jeg tror, man skal være opmærksom på, hvordan de faktiske forhold egentlig er. Og hvis man kigger på ulykkestallene i Tyskland og Frankrig, så er de bestemt ikke noget at prale af, og der er bestemt ingen grund til at bruge erfaringerne fra Tyskland og Frankrig og overføre dem til de danske motorveje. Det vil jeg gerne sige; det er der bestemt ikke belæg for.

Noget af det, som vi ved skaber ulykker eller kan skabe farlige situationer på motorvejene, er det, som jeg har set i dagspressen blive nævnt som elefantvæddeløb. Det er altså dette, hvor en lastbil kører en lille smule hurtigere end en anden lastbil, trækker ud i overhalingsbanen, og så ligger de mange kilometer parvis, inden de kommer ind igen. Vi kender alle sammen billedet fra motorvejen af, at sådan foregår det. Hr. Klaus Kjær gav en glimrende beskrivelse i øvrigt af den ulykkesrisiko, der er forbundet med overhalinger i forbindelse med lastbilers overhaling.

Hvis vi skal se lidt mere på det med 70 eller 80 km/t i forhold til de tunge køretøjer, så er der ikke noget fuldstændig klart billede af, når der er tale om motorveje, hvad den hastighed egentlig betyder for ulykkestallet i det hele taget. Men det, som fru Margrete Auken er inde på: at jo højere hastighed, jo længere bremselængde, og jo længere bremselængde, jo større alvor er der i de ulykker, der så forekommer, er som udgangspunkt rigtigt.

Derfor er kunsten efter min opfattelse – det er også derfor, jeg nævner denne her mulighed for et forsøg, som en overvejelse – at lave et forsøg, som har nogle modgående tendenser i sig ud fra den rene viden, vi har. Vi har nemlig en viden om, at højere hastighed danner basis for flere og alvorlige ulykker. Til gengæld har vi også den viden, at en af de ulykkesrisici, der er på motorvejene, er overhalingsulykker.

Hvis man nu kunne kombinere en højere fart med et forbud mod overhaling, og så må vi i et sådant forsøg løse problemerne med de helt langsomt gående køretøjer osv., så mener jeg