

stadig væk kun køre de samme 70 km i timen. Det er jo også derfor, samtlige andre europæiske lande for masser af år siden har sagt, at motorveje er ekstremt sikre, og derfor tillader vi en højere hastighed på motorveje, også for lastbiler. Det vil være til stor gavn for trafikken og for afviklingen af færdslen, at vi nu endelig får sat hastigheden op på motorveje både for biler med campingvogne og for lastvogne.

Jeg håber så også, det vil vise sig, at det ændringsforslag, som vi er fire partier, der har stillet, hvor der gives mulighed for, at trafikministeren kan lave forsøg også med almindelige biler, således at de også kan få lov til at køre hurtigere på motorveje, samler flertal. Det er tiltrængt, at man på disse ekstremt sikre veje får lov til at køre hurtigere, og så koncentrerer man sig om at køre langsommere de steder, hvor ulykker sker, på almindelige landeveje og i byer.

Derfor kan Det Konservative Folkeparti varmt støtte det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror da også, jeg var faldet ned af stolen, hvis hr. Helge Adam Møller havde sagt noget andet i den her situation. Men jeg vil godt sige til hr. Helge Adam Møller, at det, jeg egentlig godt ville have haft formanden for Færdselssikkerhedskommissionen til at støtte mig i, er, at så skal den gældende lov så også overholdes. Hvis vi nu kommer op på 80 km i timen på motorvejene for lastbiler, så vil det være en dramatisk nedsættelse af de faktiske hastigheder, og det er jo et af argumenterne for, at vi burde have fordybet os mere i denne her sag, fordi hovedargumentet for, at det ikke går så galt, er, at så får man mindre forskelle på trafikken.

Desuden havde det været sjovt at få dyrket lidt nøjere, hvad det i grunden er for nogle påstande, der ligger bag det. Og jeg vil så sige, at jeg ikke går ud fra, at ministeren går ind for, at vi skal have lastbilerne til at køre tilnærmelsesvis så hurtigt, som personbilerne jo altså i den her situation gør.

Se, det havde været dejligt, hvis formanden for Færdselssikkerhedskommissionen her havde sagt: Jeg er enig med fru Margrete Auken, med Vejdirektoratet, og hvem har vi, der siger, at der er alt for mange, der kører for stærkt. Vi skal selvfølgelig have det overholdt, nu når vi får de nye grænser på 80 km i timen.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten har hele vejen igennem været modstander af dette forslag, men da vi hørte, at den nye trafikminister energisk ville arbejde for at nedsætte den faktiske hastighed, så vi en mulighed for, at det her forslag måske under bestemte omstændigheder kunne accepteres.

Vi fremførte bl.a., at en af forudsætningerne kunne være, at man, inden man tog fat på det her forslags gennemførelse, havde fået foretaget en faktisk nedsættelse af den generelle hastighed først, og for det andet, at man ikke blandede trafikpuljen ind i den her sag.

Angående det sidste har jeg et spørgsmål til ministeren. Når der står i et forslag, at der skal anvendes 1,5 mio. kr. fra trafikpuljen til den her sag – og det er slemt nok i sig selv – så skal jeg spørge, om ministeren kan bekræfte, at der absolut kun vil blive brugt 1,5 mio., ikke 1,6 mio. kr., ikke 2 mio. kr., ikke 6 mio. kr., men kun 1,5 mio. kr.

Som sagt måtte vi ønske fra Enhedslistens side, at der overhovedet ikke blev brugt en øre fra trafikpuljen, men vi er dog interesserede i at høre, om man som minimum vil fastholde et ubetinget loft ved 1,5 mio. kr.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså, hr. Søren Kolstrup er Folketingets flinkeste menneske. Vi er enige om, at der må overhovedet ikke bruges – der er ikke noget med »som minimum« – af vores trafikpuljepenge. De skal gå til færdselssikkerhed og ikke til øget fart. Altså, hvis ministeren går op og siger, at de skal bruges til fotofartfælder, så vil det jo i øvrigt være en fed forretning, især hvis vi kunne få indtægten fra den med ind i færdselssikkerhedens videre arbejde. Det ville jo simpelt hen være cash uden lige.

Men jeg går ud fra, at hr. Søren Kolstrup står ved det, vi lige har aftalt, at vi står fast på, at de her penge skal gå til færdselssikkerhed og ikke til motorvejsforsøg, hverken som minimum eller som maksimum.

Men derudover vil det være interessant at høre, om det kun kommer til at koste de 1,5 mio. kr. eller det i virkeligheden er nogle andre tal, vi opererer med, fordi det jo alligevel i sidste ende er os, der skal betale, selv om det går over motorvejsbudgettet.