

ning til eksperter inden for trafikikkerhed. Derfor har jeg lidt svært ved at forestille mig, hvad det er for nogle eksperter, og hvad det er for en viden, som skal gøre, at regeringen kommer med et andet forslag.

Nej, det her er politisk. Det kan hr. Nonbo overhovedet ikke komme uden om. Venstre vil noget, som Det Konservative Folkeparti ikke vil, og derfor er der den splid.

Så synes jeg også, at jeg skylder statsministeren den ære at sige, at selv om hr. Nonbo herfra afkræfter, at statsministeren skulle være underkendt, så var statsministeren dog mand nok til selv for rullende kamera samme aften at sige, at det var korrekt, at han og regeringen var blevet underkendt af Venstres gruppe, sådan at lovforslaget ikke blev fremsat.

Så meget mod og mandshjerte kunne man måske også have forventet sig af Venstres ordfører.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg ser altså ikke den underkendelse. Der er jo ikke tale om, at vi siger nej. Der er tale om, at vi har sagt: Vi vil godt vente at se, og vi vil godt lytte til, hvad en trafikkommission siger om sikkerheden på motorvejene. Det koster vel ikke noget at lytte.

Om det skulle være et drilleforslag, som hr. Erling Christensen siger: Ja, jeg ved godt, at jeg brugte det udtryk, men det er jo reelt ikke det samme forslag. Dansk Folkeparti optager ikke det lovforslag, der lå fra regeringen, for der er netop den forskel, at der i det oprindelige lovforslag lå en opstartsfasen, der hed den 1. april 2003, hvorimod der fra Dansk Folkeparti ligger en opstart, når det er vedtaget og bekendtgjort i Lovtidende, altså en opstart med det samme. Og så er der heller ikke det krav om tegngivning ved vognbaneskift i Dansk Folkepartis forslag, der var i det oprindelige. Så der er altså forskel.

Og vil Venstre tvinge noget igennem? Altså det, vi godt vil i Venstre, er, at vi vil vente på, at de vejstrækninger bliver gennemgået, og jeg mener, at det da må være en dyd at vente på, hvad andre har at sige. Altså ét er, at man tromler det helt igennem, men man kan godt høre på synspunkterne, og så er de kendte, og så kan man godt tage en beslutning bagefter, og den kan selvfølgelig gå imod de synspunkter, så længe de ikke er videnskabeligt bevist.

Men vi har den tålmodighed, der skal til. Vi vil ikke ud og køre stærkt fra i morgen tidlig af.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Venstres ordfører kalder det et drilleforslag. Det ville være et drilleforslag, hvis ikke vi havde fremsat det tidligere. Dansk Folkeparti har fremsat det i 1998 som beslutningsforslag. Vi har fremsat det i 2001, lige det, der er på bordet nu, og nu bringer vi det på banen, og vi har sagt det i valgkampen. Venstres og De Konservatives ordførere har bakket op om det ved tidligere behandlinger her i salen, så jeg mener ikke, at man kan tillade sig at kalde det for et drilleforslag.

KL 17.05

Venstre siger, at man ikke har hastværk. Men så vil jeg gerne spørge Venstres ordfører, om man ved den grundige gennemgang, der skal ske, også vil sørge for, at de penge bliver sat af på finansloven, således at der kan rettes op på de steder, hvor det er kritisk. For det erkender vi også, og det vil jeg komme ind på senere. Der er da steder, hvor der ikke er autoværn i midterbatteren, og sådan kan man da finde forskellige forhold, der skal rettes op på på det danske motorvejsnet. Hvis en af de eneste betæneligheder hos Venstres ordfører er, hvornår lovforslaget skal træde i kraft, så vil jeg sige, at vi er forhandlingsvenlige på det område.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt lige undervejs støtte Dansk Folkeparti. Det er fuldstændigt rigtigt, at det er fremsat. Denne her gang er der kommet nogle ekstra argumenter med. Dem vender vi tilbage til.

Men jeg vil godt spørge hr. Nonbo, om han kender nogen, der siger: Vi kører på landevej, fordi vi ikke må køre hurtigt nok på motorvejen, så derfor kører vi på landevej i stedet for?

Når argumentet er, at vi flytter trafik fra landevejene til motorvejene ved at sætte hastighederne op, så skulle man jo tro, at hvis vi ikke satte dem op, så blev folk på landevejene. Det er der vist ingen der gør. Og hvis det genererer ret meget omvejskørsel – det gør det nu ikke – så giver det yderligere ulykker. Det er et af de problemer, vi har haft på Fyn med den store omkørselsvej der.

Men jeg vil bare spørge, om han ikke tror, at grunden til, at vi har fået færre ulykker på landevejene, har noget at gøre med selebrug og fartkontrol osv. Og så har jeg det andet: Jeg synes ikke, at jeg tydeligt hørte det der med kontrollen, for det er jo det helt afgørende for, om der skal komme færre ulykker. Det er jo ikke,