

ride en af mine kæphest. Den væsentligste årsag er jo, at man i Sverige har nogle meget bedre vejsystemer. De her 4-sporede veje, de har, med 2 spor foruden, som er beregnet til, at den langsomme trafik kan trække ud, er virkelig et godt system. Men herhjemme har vi altid troet, at vi skulle nøjes med de 2-sporede gedestier og så motorveje, og kun de alternativer, og det synes jeg er utrolig dårligt.

Det kan vi ikke lave med det lovforslag her, men vi er positive over for sagen her.

### **Thorkild B. Fransgaard (FRI):**

Frihed 2000 støtter det her forslag. Vi kan ikke gøre andet, for vi har selv fremsat noget lignende for en tid tilbage, ja, senest sammen med de andre borgerlige partier.

Det er rigtigt at sætte hastigheden op til 80 km i timen for de pågældende køretøjer, både for trafiksikkerhedens skyld og for miljøets skyld. Det giver en mere glidende trafik, og som det er i dag, er alle, især de store lastbiler, konstrueret sådan, at de forurener mindst ved den hastighed, vi nu går med til, at de kan køre. Så derfor: Vi støtter selvfølgelig det her forslag helljertet.

Der er nævnt i forslaget, at der kan indføres et overhalingsforbud for nogle strækninger på motorveje. Det er vi selvfølgelig ikke så glade for, fordi vi mener, at det er direkte forkert for trafiksikkerhedens skyld. Der vil opstå nogle lange køer, især hvis der kommer sådan et langsomt kørende køretøj, som nu må køre på motorvejen. Det må køretøjer, der kører over 40 km i timen. Der vil opstå en farlig situation, men nu må vi jo se, hvordan og hvor meget der vil blive ført ud i livet. Det er noget, politiet skal være med til.

Vi håber selvfølgelig, at vi kan få det væk under udvalgsarbejdet, men må nok se i øjnene, at vi ikke kan. Men selvfølgelig vil vi være med til det, hvis det er muligt.

Det andet i forslaget med, at der skal være mulighed for, at langsomt kørende køretøjer, dvs. dem, der kører over 40 km i timen og også må køre på motorvejen, kan komme over Storebæltsbroen og Øresundsbroen, er selvfølgelig også rigtigt. Der vil jo blive taget hensyn til, hvornår de kan få lov at køre over. Jeg kan forstå af bemærkningerne, at det er, når der er mindst mulig trafik, og så skal der selvfølgelig være mulighed for det.

Vi kan støtte det her lovforslag. Vi så selvfølgelig helst, at det blev gjort permanent, men det må vi tage op senere.

Det har været nævnt af andre ordførere – nu vi er ved at lave sådan et forsøg som det her – om vi også skulle tage det med, at personbilerne i en forsøgsperiode må køre 120 km i timen på motorvej. Jeg synes, at det vil være godt at tage med. Vi er selvfølgelig også indstillet på, som det har været nævnt fra andre, at hvis det viser sig, at det er det forkerte, vi har gjort, så at lave det om. Men lad os prøve at tale om i udvalget, om vi kunne tage det med. Vi er indstillet på at støtte det her.

### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg vil da gerne takke for en både saglig og på mange måder positiv modtagelse af lovforslaget. Ja, det er vel nærmest sådan, at de, som formodes at skulle være modstandere af forslaget, tilkendegiver, at de ikke absolut vil afvise det. Det må jeg sige i sig selv er et udtryk for, at diskussionen i dag ikke er helt uvæsentlig.

For så vidt angår selve forslaget om forsøg med højere hastigheder, så er det som sagt regeringens hensigt, at forsøget skal gøres landsdækkende. Meningen med forsøget er at få et godt grundlag for en eventuel senere beslutning om at forhøje hastighederne for tunge køretøjer og lette vogntog fra 70 km til 80 km i timen. Der kan alene tilvejebringes et tilstrækkeligt vidensgrundlag ved at udføre forsøget på hele motorvejsnettet. Det er ikke tanken, at forsøget skal udstrækkes til motortrafikveje eller andre veje i øvrigt.

Formålet med forsøget er ikke, som nogle måske hævder, at sætte uheldstallene i vejret. Det er således kendt, at der vil ske færre uheld, når der køres med nogenlunde ensartede hastigheder, specielt på motorveje. I modsat retning trækker, og det er ikke nogen hemmelighed, at højere hastigheder alt andet lige betyder flere uheld, men sammenfattende vurderes det, at de to tendenser stort set vil opveje hinanden.

Formålet med forsøget er derimod at få konstateret, hvilken ændring i den faktiske hastighed det vil medføre at forhøje hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen. Forventningen er, at der kun sker en forholdsvist begrænset ændring af den faktiske hastighed. Men nu må vi jo se, om den forventning kommer til at holde stik.

Jeg har ikke nogen forventning om, at det vil være muligt at måle en eventuel påvirkning af