

uheldstillene i kraft af et forsøg, der løber over 2 år, fordi der er så få lastbiler, der hvert år er impliceret i et personskadeuheld på motorveje.

Derimod har jeg en forventning om, at det kan være muligt efterfølgende indirekte at vurdere de konstaterede hastighedsændringers betydning for uheldstillene, så vi på den baggrund vil kunne få et tilstrækkeligt grundlag for at træffe en eventuel beslutning om en ændring af hastighederne fra 70 km til 80 km i timen på motorveje.

Der er også nogle, der har hævdet, at forslaget er i modstrid med de anbefalinger, som det forventes, at Færdselssikkerhedskommissionen om kort tid vil komme med i sin rapport bl.a. gående ud på, at der skal arbejdes for at få hastighederne sænket.

Der skal ikke herske tvivl om, og det vil jeg gerne komme tilbage til, at det er mit og regeringens mål at arbejde stærkt for at få hastighederne sænket. Men det er der ikke noget i forslaget, som strider mod. Jeg er bekendt med Kommissionens foreløbige udkast, som viser, at bilister har meget svært ved at overholde hastighedsgrænserne, og på den baggrund konkluderes det, at det afgørende er at få sænket hastighederne på de danske hovedlandeveje, landeveje og veje i byer.

Det foreslåede forsøg går som bekendt ud på forsøg med højere hastighed på motorveje og ikke andre veje. Jeg går ikke ind for, at folk skal køre hurtigere end tilladt. Så jeg er helt enig i, at det er de faktiske hastigheder, der skal ned. Det vil kunne spare mange menneskeliv, hvis folk bare fulgte de gældende hastighedsgrænser, og det er sådan, jeg forstår Færdselssikkerhedskommissionens tilkendegivelse i det foreløbige udkast.

Der er også nogle, der har peget på, og det synes jeg er meget vigtigt, at en eller anden form for kontrol bliver der altså nødt til at blive ført på det her område, og dér er det klart, at jeg har spørgsmål om, hvordan og hvorledes politiets indsats prioriteres.

Det er da også rigtigt, som det er blevet fremhævet også under debatten her i dag, at en egentlig traditionel kontrol på motorvejene indimellem kan være direkte farlig, og derfor må man sige, at den kontrol, der hidtil har været på motorvejene, er sket i kraft af den almindelige patruljering.

Men det er også sådan, at politiet i sin kontrol af hastigheder har prioriteret kontrol på landeveje og byveje højere end kontrol på mo-

torveje af den simple årsag, at det er på de førstnævnte, at uheldstallet og fartoverskridelserne er mest alvorlige. Men det er noget, som jeg i givet fald vil diskutere, om muligt også med justitsministeren.

Med hensyn til lovforslaget om en udvidelse af muligheden for at køre med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvej, på Storebælt eller Øresund, er baggrunden for dette, at med åbningen af Storebælt kan visse transportopgaver efter gældende lovgivning slet ikke eller kun med uforholdsmæssigt store transportomkostninger selvfølgelig gennemføres. Der er ikke tanke om at udvide ordningen til alle motorveje i landet.

Og hvis jeg så skal prøve at se på nogle af de spørgsmål, der er stillet, ud over at konstatere, at hr. Erling Christensen så lyset allerede i 1996, vil jeg sige, at med overhalingsforbudet – det var hr. Erik Jacobsen inde på, og det var også hr. Thorkild Fransgaard inde på til sidst – er det sådan, at det faktisk er en del af forsøget netop at se på, om et overhalingsforbud har nogen positive effekter, eller om de er negative, som det bliver fremhævet her af de to ordførere.

Derfor vil det også være sådan, at overhalingsforbud gennemføres efter indstilling fra politi, fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og de involverede myndigheder, og jeg har også forstået, at vognmandsorganisationerne selv er interesseret i at have indflydelse på dette.

Det er faktisk en kendsgerning, at på en række områder vil det forhold, at de tunge køretøjer ikke kan overhale hinanden, kunne få en positiv virkning på at afvikle trafikken mere glidende. Man skal huske, at der her er tale om veje med mere end ét spor i hver retning, og det vil sige, at der hele tiden bør være et spor, man så vil kunne køre i.

Så til hr. Helge Adam Møller og andre, som mener, at vi bør udvide det her forsøg med forsøg på andre områder for personbiler med højere hastigheder. Dér vil jeg bare sige – som også hr. Ole M. Nielsen sagde, selv om han gerne vil tilslutte sig det – at det er jo imod selve forsøgets ånd. Forsøgets ånd er netop at vise, at hvis det er sådan, at man indsnævrer forskellen i hastighed mellem de forskellige køretøjer, så kører trafikken mere flydende. Det er det, det hele går ud på.

Det går ikke ud på at gøre forsøg med at sætte hastigheden op af den simple årsag, som det også er blevet sagt, at de stort set alle sammen