

håbentlig fremover med mulighed for, når forholdene tillader det, at køre 120 km/t. eller 130 km/t.

Jeg siger det også, fordi der jo er nogle i denne sal, der ved noget om trafik. Fru Margrete Auken nikker, hr. Jakob Buksti var her før, og fru Sandy Brinck. Vi ved jo stadig væk, at selv med 120 eller 130 km/t. på en dansk motorvej, er det fire gange så sikkert at køre på den vej, som det er at køre på en dansk landevej med 80 km/t.

Jeg har ikke set nogen forslag fra Socialdemokratiet, fra hr. Jakob Buksti, fru Sandy Brinck, fru Margrete Auken om, at nu vil vi have det lige så sikkert på de danske landeveje, som det er på de danske motorveje med 120 eller 130 km/t. For hvad vil det betyde? Ja, det ved de, der har været medlem af Færdselssikkerhedskommissionen. Det vil betyde, at så skulle den lovlige hastighed på en dansk landevej sættes ned til maksimalt 55 km/t. Så vil de blive lige så sikre som motorvejene. Men det er der ingen, der vil.

Man skulle altså efter min og konservativ opfattelse beskæftige sig lidt mere med stederne, hvor ulykkerne sker, og det er ikke på de ekstremt sikre motorveje. Der sker altså fire gange så få som på landeveje og i byer. Også derfor synes vi, at det er godt.

Kl. 14.55

Jeg må også gøre opmærksom på, at i Tyskland, hvor man faktisk har fri hastighed på halvdelen af motorvejsstrækningen og man har reguleret den anden halvdel, har man pr. kørt kilometer nøjagtig indtil tredjesidste decimal det samme antal uheld, som vi har med den danske hastighedsgrænse på 110 km/t. Det fortæller lidt om, at der er andet end farten, der afgør, hvor sikkert eller usikkert det er.

Jeg må slutte med at sige, at regeringen jo fremlægger en række gode færdselspolitiske initiativer, der klart medfører, at der vil blive færre uheld i fremtiden. Nu bliver det indført, at man på motorveje skal bruge afviserblinket, hver eneste gang man trækker ud til overhaling, og når man trækker ind igen. Det bliver indført.

Hvad der var mange, der ikke er klar over og ikke brugte på Fyn forleden dag i forbindelse med den store ulykke under tåge, skal man, i samme øjeblik der er mulighed for kødannelse, aktivere katastrofeblinket.

Der bliver lagt op til, at der bliver markant større bøder til dem, der alligevel, ligesom i dag,

vil køre mere end 140 km/t. på motorvejene, og kører de over 180 km/t., mister de kørekortet.

Endelig bliver der lagt op til at konfiskere eller fratage bilen i større omfang end tidligere. Her vil jeg godt sige til justitsministeren, at efter konservativ opfattelse må man godt lægge en utrolig hård linje her. Er der nogen, der tre, fire eller fem gange kører spritkørsel, så ser vi meget gerne, at bilen bliver konfiskeret, hvad enten det er en billig vogn til 50.000 kr. eller en til 1,5 mio. kr. Når folk ikke kan finde ud af det og bliver ved med at overtræde reglerne, må de miste mordredskabet. Det er en konservativ holdning.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt stille Det Konservative Folkeparti samme spørgsmål, som jeg stillede Venstre: Er Det Konservative Folkeparti indstillet på, at der skal ske flere dødsfald i trafikken som resultatet af det her lovforslag, sådan som Vejdirektoratet har oplyst at konsekvensen vil være – to-tre flere døde om året og et antal yderligere lemlæstelser? Mener hr. Helge Adam Møller, at det er acceptabelt, at vi vedtager et lovforslag, hvor det udtrykkeligt står i bemærkningerne, at det medfører tab af menneskeliv? Det er et nyt, hidtil uset lovgivningsprincip, tror jeg, i Danmark, at man vedtager lovgivning, der udtrykkeligt gør opmærksom på, at det koster menneskeliv.

Nu gjorde hr. Helge Adam Møller opmærksom på, at man jo skulle kigge på de mindre vejstrækninger, hvor der også sker ulykker. Er hr. Helge Adam Møller opmærksom på, at konsekvensen af det her lovforslag, er, at der bliver mindre politi til at varetage trafikkontrollen på de små veje og dermed også flere dødsfald dér?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, det er bekymrende, at optugtelsen så hurtigt har fordampet fra naturen hos hr. Helge Adam Møller. Da han sad i Færdselssikkerhedskommissionen vidste han godt, at det ikke var, fordi man byggede motorveje, at ulykestallene gik drastisk ned i 1970'erne, men fordi vi indførte hastighedsgrænser og en række andre foranstaltninger, som umiddelbart virkede. Det vidste hr. Helge Adam Møller godt dengang, og jeg kan ikke forstå, at han har glemt det så hurtigt.

Jeg kom op for at stille et spørgsmål, som jeg også gjorde før, men nu vil jeg prøve at gøre det mere præcist. Hvad er det for nogle landevejsstrækninger i Danmark i dag, som vil blive aflaa-