

[Margrete Auken]

svært at gå imod øgede hastigheder, fordi det er svært at gå ind på det niveau i en diskussion.

I grunden skal vi være glade for, at CD har fremsat dette forslag. Det afstedkom nemlig, at regeringen meldte ud, da det kom, at hvis det kunne dokumenteres, at det ville gavne færdselssikkerheden – altså ikke det dér med de små drenge, der skal køre stærkt, og ikke det dér med, hvordan vejene var bygget, og ikke alle de andre argumenter – var der et argument for at sætte hastigheden op. Det erindrer jeg at både hr. Helge Adam Møller og fru Kirsten Lee, og jeg kan ikke huske, det var vist hr. Svend Heiselberg, der var ordfører, sagde, da vi havde sagen til første behandling.

Så er der gået et stort arbejde i gang i Færdselssikkerhedskommissionen. I den kommission har vi mange, der siger: Rabarber, rabarber i stedet for at snakke klart sprog, og vi er tit ude for, at vi får tingene vældigt sent.

Jeg kan til hr. Helge Adam Møller sige, at i går eftermiddags havde vi fået ekspresoversendt de hollandske resultater, men ikke Færdselssikkerhedskommissionens notat endnu, til trods for at det havde ligget og simret i tre uger, men en venlig opringning afstedkom altså, at det nu lå der i dag i udkast, så vi har en mulighed for at citere fra det også.

Det er ikke godkendt, lad os lige sige det, men jeg tror, at de tilstedeværende medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen kan genkende, at vi endte med at konkludere på det møde, vi havde den 8. maj, at ligegyldigt hvordan man brækkede det af led og vendte og drejede sagen, ville det ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt være negativt at sætte hastighederne op på motorvejene. Der var ganske vist nogle, der havde forsøgt sig med noget, de kaldte uheldsneutralt, og hvis tankegang var, at man ved at sætte hastigheden på de mest belastede motorveje, hvor 100 km/t er for høj hastighed, ned til 80 km/t, ville man få en så positiv effekt, at de – ja, de brugte et andet udtryk, men tanken var, at der så var plads til nogle flere ulykker, og at vi derfor godt kunne sætte hastigheden op på de andre motorveje.

Den tankegang blev ikke godkendt af Færdselssikkerhedskommissionen, og derfor endte kommissionen med at konkludere – og jeg tror, at samtlige tilstedeværende medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen kan være enige med mig i, at den sætning, som hr. Erling

Christensen læste op før, bliver den første entydige konklusion – at trafikikkerhedsforskningen entydigt viser, at der er en nøje sammenhæng mellem hastigheden og ulykkesrisikoen på vejene. Højere hastigheder fører alt andet lige til flere og alvorligere ulykker.

I øvrigt skal jeg lade være med at læse yderligere op af den del af Færdselssikkerhedskommissionens konklusioner, men bare lige gøre opmærksom på, at vi også ved det møde konkluderede, at færdselssikkerhedsmæssige betragtninger nok burde afstedkomme hastighedsnedsættelse på visse af motorvejsstrækningerne, nemlig dem, der lå tættest på København. Nu kan det selvfølgelig være, at vores bompengeforslag gør, at vi får jaget alle trafikanter væk, så der alligevel bliver plads på motorvejene; så kan de ligge og slå folk ihjel på sidevejene i stedet for, og så får vi så ekstra problemer dér. Men tillykke med det – det tager vi i overmorgen og ved senere lejlighed.

Så er der de hollandske resultater. Jeg vil gerne spørge hr. Helge Adam Møller, hr. Nør Christensen og hr. Knud Lind, hvad det er, de hollandske resultater viser. Jo, de viser, at hastighederne er gået ned.

På de motorveje, hvor hastighedsgrænsen er blevet sat op til 120 km/t, er hastighederne faldet, jeg tror med 17–18 pct. Gennemsnitshastigheden er dér nede på 110–111 km/t, og kun 16 pct. kører 126 km/t eller derover. Dé, hvor man har opretholdt en hastighedsgrænse på 100 km/t, er de faktiske hastigheder faldet betragteligt mere.

Det betyder, som der også konkluderes i det papir, vi fik i går, at ulykkestallet er gået ned, fordi der er en direkte sammenhæng mellem hastigheder og ulykker, og det betyder, at forureningen er gået ned, fordi der er en direkte sammenhæng mellem hastighed og forurening.

Derfor kunne man spørge sig selv, om det, vi skal gøre i dette land, bare er at sætte hastighedsgrænserne op, for så falder hastighederne. Det er jo lige ved, at man kunne konkludere sådan, hvis man ikke havde læst, hvad der stod i de øvrige papirer. Jeg har gennemskuet, hvorfor hr. Knud Lind har så travlt med at understrege den her sag, og jeg synes, hr. Nør Christensen, som i øvrigt har civilstand sammen med hr. Knud Lind, skulle gøre hr. Knud Lind følgeskab i den sag. Det er, fordi de hollandske