

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg skal ikke komme ind på den hollandske undersøgelse – det har jeg kommenteret grundigt – men på ét punkt tror jeg det er vigtigt at hr. Nør Christensen får svar, for han har jo ikke selv været medlem af Færdselssikkerhedskommissionen og har åbenbart ikke fået informationer i tilstrækkeligt omfang fra CD's medlem af kommissionen.

Det er faktisk undersøgt, om det var muligt at overføre så mange biler til motorvejene ved en øget hastighed, at det kunne kompensere for dels det, som en øget omvejskørsel ville afstedkomme af ulykker, dels de ulykker, der vitterlig ville ske ved højere hastigheder.

Det er undersøgt, hr. Nør Christensen! Konklusionen måtte være, at det kunne man ikke. Derfor har en samlet og enig Færdselssikkerhedskommission konkluderet, at man ikke ud fra et færdselssikkerhedssynspunkt kan sætte hastighederne op. Og heri er hr. Ivar Hansen, hr. Helge Adam Møller og alle vi andre alle sammen enige, det konkluderede vi.

Så kan der, som hr. Ivar Hansen også har gjort opmærksom på, være andre grunde til at sætte hastighederne op, og det er disse andre grunde, vi kan skændes om. Det er det, jeg kalder en lidt mærkværdig argumentation, f.eks. hvad vejene er bygget til. Men færdselssikkerhedsmæssigt kan der ikke argumenteres for at sætte hastighederne op.

Hvis hr. Ivar Hansen nu går herop og siger, at det kan der godt, bliver han nødt til at oplyse, hvad det er for en undersøgelse, han kan påvise det ud fra – og så er det en lidt alvorlig sag i forhold til det, der er konkluderet nu gentagne gange på kommissionens møder enstemmigt.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det skal også være kort.

Man henviser til de hollandske undersøgelser. Vi har i Retsudvalget fået besvarelser med hensyn til, hvordan det er gået i USA, hvor man i 1987 besluttede, at hastighedsgrænsen på motorvejene skulle sættes op fra ca. 88 km/t til ca. 104 km/t. I Holland har man erfaringsgrundlag på et halvt år. I svaret til Retsudvalget siger man fra USA, at det er for tidligt på baggrund af kun et års data at drage konklusioner om effekten på længere sigt.

Men alligevel peger man på – og det synes jeg er interessant og skal med, når man nævner Holland – at man kan konstatere, at der har været en stigning i antallet af omkomne på motorvejene i USA i de stater, hvor man har sat hastighedsgrænsen op, på 19 pct.

Ivar Hansen (V):

Jeg vil blot sige til hr. Nør Christensen, at jeg har samme mening i den sag, uanset hvilken kasket jeg har på, dvs. uanset om jeg sidder i Færdselssikkerhedskommissionen, eller jeg sidder som formand for Vestres folketingsgruppe.

Men jeg har taget til efterretning, at der ikke har kunnet opnås enighed på nuværende tidspunkt fra regeringens side om at sige ja til en forhøjelse af hastighedsgrænserne på motorvejene, og det tager jeg til efterretning. Sådan er vilkårene nu engang i et regeringssamarbejde, og disse vilkår vil hr. Nør Christensen kende fra tidligere. Sådan er det.

Jeg takker i og for sig for, at hr. Nør Christensen siger: Vi kommer igen. Det synes jeg at CD skal gøre, og det er der flere gode grunde til.

For det første er det jo således – og det er indgået i debatten – at Færdselssikkerhedskommissionen har afleveret et fyldigt, godt, sagligt materiale til Folketingets Retsudvalg til bedømmelse af denne sag, men der har været lidt hast her til sidst – der har været et tidspres – og derfor synes jeg heller ikke, Retsudvalget har haft fornøden tid til at grave sig ned i dette materiale. Hele sagen ville nok have vundet ved, at Centrum-Demokraterne havde accepteret, at forslaget havde hvilet sommeren over og var blevet genfremsat til efteråret. Jeg håber, vi får sagen til debat igen, så man måske kan nå et resultat til den tid.

Der er også andre grunde til, at jeg mener, sagen bør tages op igen til efteråret. Det er svært at diskutere hele spørgsmålet om hastigheder på motorveje, for det er da klart, at fru Margrete Auken har ret i, at alt andet lige må man gå ud fra, at ulykkestallet vil stige, hvis man øger hastighederne også på motorvejene. Men i den sammenhæng skal man jo så også indregne, i hvor høj grad man gennem en højere hastighed kan trække trafik væk fra de mere risikobetonede vejnet og over til motorvejene, som har en langt større sikkerhed. Jeg ved ikke, om det er indgået i debatten indtil nu, men sagen er jo