

[Helge Adam Møller]

Resultaterne fra Holland har været overbevisende. Man har nemlig opnået nøjagtig det modsatte af det, de fleste troede.

For det første er gennemsnitshastigheden på motorveje, efter at man har sat hastigheden op til 120, gået ned. Gennemsnitshastigheden er gået ned!

For det andet er der dræbt 30 pct. færre og kvæstet 15 pct. færre på de hollandske motorveje, efter at man har hævet hastighedsgrænsen.

For det tredje viser rapporter fra det hollandske trafikministerium, at forurening er faldet, og det hænger selvfølgelig sammen med, at gennemsnitshastigheden er faldet.

På baggrund af de hollandske erfaringer med to forskellige hastigheder, 100 og 120 km i timen, finder jeg, at den fungerende justitsministers tanker om en eventuel hastighedsdifferentiering på motorveje interessant og værd at overveje, og de tanker er også opstået i Færdselssikkerhedskommissionen.

Men jeg vil allerede nu sige, at det, som nogle har peget på, nemlig at man kunne hæve hastigheden på nogle af motorvejene og sænke den på andre, således at man havde et spænd fra 80 til 120 km i timen, finder vi ikke hensigtsmæssigt. Hvis man nogle steder skulle køre 80, andre steder 90, 100, 110 og 120 km i timen på det begrænsede danske motorvejsnet, altså fem forskellige hastigheder, tror jeg godt, jeg kan forudse, hvordan det vil gå: folk vil køre, som de selv finder det rimeligt. Det vil være umuligt at have et sådant net af skilte, at hastigheden for hver 3. eller 4. km kan ændres.

Hvad der derimod kunne være rimeligt, var at følge hollændernes eksempel: På de bedste og sikreste motorveje hæver vi hastigheden, og på de lidt mindre sikre lader vi den fortsætte med at være 100 km i timen.

Det får mig tilbage til, at resultatet i Holland måske i virkeligheden ikke er så overraskende, som man umiddelbart skulle tro, for før man hævede hastigheden til 120 km i timen, kørte de hollandske bilister akkurat som de danske 10-20 km hurtigere end tilladt. Det gjorde de, fordi vejene og bilerne er bygget til det, og fordi det er en rimelig hastighed på en moderne motorvej.

Så vedtog parlamentet altså at gøre det lovligt at køre 120 km i timen. Man iværksatte en øget færdselssikkerhedskampagne i tv og andre

steder, og politiet blev sat til at kontrollere i et større omfang. Hvad skete der så? Ja, flertallet af alle hollandske bilister fortsatte med at køre som hidtil, altså mellem 100 og 120 km i timen, og nu kunne de pludselig lade være med at bruge halvdelen af deres opmærksomhed på at kigge i bakspejlet efter radar og politi, men koncentrerer sig om det, det drejer sig om på motorvej: at køre så sikkert som overhovedet muligt. Derfor faldt gennemsnitshastigheden med 2 km i timen, og antallet af trafikuheld faldt også.

Jeg finder altså konkluderende, at det er en god idé at hæve grænsen på en del af de danske motorveje til 120 km i timen og eventuelt lade den blive på 100 nogle steder, og jeg er sikker på, at FDM og Rådet for Større Færdselssikkerhed kan gå med ind i en kampagne, og jeg er også sikker på, at vi kan få justitsministeren til at sørge for øget politiovervågning, så de, der altså ikke vil overholde de 120 km i timen, får en afklapsning.

Jeg synes, det er en god idé, og jeg synes, den er værd at overveje yderligere under udvalgsbehandlingen.

**Tommy Dinesen (SF):**

Da jeg ikke var ordfører sidste gang, dette lovforslag blev behandlet, har jeg selvfølgelig læst, hvad de forskellige ordførere sagde, men jeg kan forstå, at man fortsætter debatten fra sidste gang om en hollandsk undersøgelse.

Nu havde CD jo truet med at genfremsætte dette forslag, så der kommer sikkert ikke noget nyt ud af det.

Jeg synes, man i forslaget negligerer de alvorlige skader, der kan ske, når biler kører med højere hastighed. Der står ikke noget om det i forslaget, men alle ved, og det siger sig selv, at højere fart vil give alvorligere skader. Det er der også lavet undersøgelser om.

Det har også været fremme i debatten, at vejene er blevet dårligere under denne regering, og det hænger sammen med, at Storbæltsforliget sluger alle de penge, der ellers skulle bruges til at lave veje for her i landet. Der bliver ikke lavet nogen veje eller ofret noget på sikkerheden på vejene før 1996, så jeg synes ærlig talt, at man skulle have ventet med at fremsætte forslaget til den tid.

ISF er vi enige om, at det var en idé, at politiets ressourcer blev omfordelt, så der kom mere politi ud på vejene for at tage fartsynderne. Jeg