

amerikanske biler næsten alle sammen har indbygget fartkontrol. Folk stiller bilen til de 70, og så kører alle 70. Der er ingen hasarderede overhalinger, der er ingen pludselige vognbaneskift osv.

Dér, hvor de fleste uheld sker i USA, er ikke på disse lange vejstrækninger, men i bymæssige områder med motorvejsomfartsveje osv. med meget hyppige vognbaneskift og store lastbiler, der taber en del af deres dækbelægning osv., hvilket får biler bagved til at køre galt.

Så er der nogle, der har nævnt Tyskland, og til dem, herunder hr. Kaj Ikkast, der mener, at hastigheden er fri i Tyskland, kan jeg sige: Det er den ikke længere.

Tyskerne har fuldstændig urimeligt valgt at sætte motorvejshastigheden til maksimalt 250 km/t. Men der er det, der hedder en anbefalet hastighed, *empfohlene Geschwindigkeit*, i Tyskland på 130 km/t. Det, der sker, hvis man overskrider de 130 km/t. og kører galt, er, at så gælder kaskoforsikringen ikke.

Min opfattelse har altid været, at det tyske system er genialt, og derfor bør det, vi skal have i Danmark, ikke være 130 km/t. på motorvej *alle steder*. Det vil være smart med 130 km/t. mange steder.

Men f.eks. skal man på Helsingørmotorvejen ikke køre 130 km/t., hvorimod man roligt kan køre 140 km/t., når man kører kl. 1 om natten fra Esbjerg til Kolding, og er den eneste bilist, der kører strækningen, og ikke har nogen andre at køre ind i. Derfor er det min opfattelse, at det, man bør gøre i Danmark, er at have anbefalede hastigheder og variable hastigheder. Altså det bedste fra USA og det bedste fra Tyskland kombineret på de danske veje.

Selv om tyskerne altså må køre betydelig hurtigere, end vi gør, så kan jeg røbe for forsamlingen, at når man i Tyskland måler og laver statistik, som også har været diskuteret meget, så er den gennemsnitlige fart på strækningen Hamburg-Frankfurt 35 km/t. For på alle mulige tider i døgnet holder folk i kø og holder stille, mens uret stadig væk går. Så det, der afgør, hvor hurtigt der bliver kørt på vejene, er altså også, hvor meget trafik der er, og hvordan trafikken i øvrigt bliver afviklet.

Så jeg synes ikke, forslaget er udtømmende i forhold til, hvordan forholdene burde være i Danmark. Der burde vi have variable hastigheder på motorvejene, og så burde vi have principet om, at den maksimale hastighed var en anbefalet hastighed.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Jamen jeg kan da kun være helt enig med hr. Kim Behnke, men skulle vi ikke tage ét skridt ad gangen og få gennemført det her, og når vi så får konstateret, at der rent faktisk ikke sker flere uheld osv., så kan vi gå videre med de synspunkter, som hr. Kim Behnke har foreslået.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (UP):

Specielt i Københavnsområdet, vil jeg sige til hr. Klaus Kjær, hvor en del af motorvejsnettet har karakter af at være omfartsveje, skal man ikke køre 130 km/t., for der er så mange vejindfletninger og -udfletninger osv., så det er uforsvarligt. Derfor er det, at jeg ikke ønsker at være med til, at man generelt siger, at man må køre 130 km/t. på motorvejen.

Men der er også strækninger i Danmark, og jeg nævnte strækningen Esbjerg-Kolding, hvor 130 km/t. er for lidt, og hvor man sagtens kan tillade folk at køre 140 km/t. Det er oven i købet ny motorvej, hvor man ikke har lige så dårlige belægninger lagt på, som Vejdirektoratet kvæjede sig med i Nordjyllands Amt, hvor det var vejbelægningen, der var skyld i, at folk de kørte galt deroppe.

Så det er meget forskellige typer motorvejssystemer, vi har i Danmark, og derfor skal hastigheden også afpasses efter forholdene, som der står i færdselsloven. Det er så genialt, som det kan være: Afpas hastigheden efter forholdene.

Det er det, vi alle sammen har lært, da vi fik kørekort i sin tid. Og som min kørelærer sagde: Du skal ikke altid rette dig efter det, der står i færdselsloven, for når du er derude, og trafikken er tæt, føret vådt, solen står lavt osv., så er der altså forhold, som selv ikke engang færdselslovens fædre har taget højde for. Afpas hastigheden efter forholdene!

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Jamen jeg er da helt enig i, at man altid skal afpasse hastigheden efter forholdene. Den regel har vi jo også i dag med 110 km/t. på motorvej.

Hr. Kim Behnke har måske opfattet forslaget her som en generel hastighedsbegrænsning på 130 km/t. på motorvej, uden at der kan forekomme lokale lavere hastighedsbegrænsninger. Selvfølgelig kan der det. Sådan er det jo også i dag. Der kan være vejarbejde, hvor hastigheden bliver sænket til 50-80 km/t. Der kan være ind-