

være vant til at forvalte ret meget, hvis han kan påstå det.

Derimod fandt jeg ministerens svartale her i betydelig grad uddybende og forklarende. Jeg vil derfor gerne, idet jeg opretholder forbeholdet fra min ordførertale, sige, at betragtningsmåden har fået et positivt fortegn til fordel for, at vi kan finde en løsning.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Det sidste indlæg fra hr. Arne Melchior vil jeg naturligvis gerne takke for. Det viser, at det trods alt er sådan, at almindelig tale også kan føre til fornuftig forståelse af, hvad det handler om. Og jeg må konstatere, at det ikke omfatter hr. Klaus Kjær, hvis forståelse af det her forslag i hvert fald er hinsides min forståelse.

Jeg er simpelt hen ikke i stand til at forstå, hvad hr. Klaus Kjær mener, bortset fra at hr. Klaus Kjær tilsyneladende mener, at vi overhovedet ikke skal have parkeringsafgifter i det her land. Det er den simple konsekvens af hr. Klaus Kjærs standpunkt. Og at hr. Klaus Kjær blander alle mulige andre ting ind i det her, er jo sagen fuldstændig uvedkommende.

Mener hr. Klaus Kjær virkelig, at hver eneste gang en parkeringsvagt står med et girokort, hvor der i øvrigt – og jeg skal gerne gentage – står hele klageproceduren på, telefonnummer og alskens ting og sager, så skal han stå og vente på, at den pågældende bilist kommer tilbage, før man er i stand til at placere det her girokort? Det er det, det handler om.

Og eftersom det ikke sker i dag, så mener Ombudsmanden, at Ombudsmanden har et problem, og vi har et problem, nemlig at vi har en lovgivning, som ikke lader sig administrere. Og denne her lille ændring bringer simpelt hen bare praksis i overensstemmelse med lovgivningen. Det er jo ikke sådan, at vi her bryder store baner op, så borgernes retssikkerhed knægtes. Nej, det her er fuldstændig, som det hele tiden har været.

Og til hr. Erik Jacobsen, hvor jeg også anede en vis åbning: Jamen så er det her et udtryk for at få en forenkling og overensstemmelse med den praksis, der er. Men samtidig sikrer man fortsat borgernes klageadgang, hvor der er urimeligheder. Men når det drejer sig om, at man parkerer forkert, er det i langt hovedparten af tilfældene faktisk ret enkelt at konstatere, at man parkerer ulovligt. Og de steder, hvor man ikke gør det, er der altså mulighed for at klage.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær** (DF):

Ministeren efterlyste min forståelse for den her problemstilling.

Jeg tror, at min forståelse er præcis på linje med Ombudsmandens forståelse. Ombudsmanden har helt tydeligt sagt, at der er tale om en forvaltningsakt, hvor forvaltningslovens regler skal iagttages. Han har også tydeligt sagt, at undtagelsesbestemmelsen i § 19, stk. 2, ikke finder anvendelse, fordi det ikke er åbenbart, at man kan træffe nogen forvaltningsafgørelse på det her område, uden at der sker en partshøring.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Den fg. formand** (Grete Schødt):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 146: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje).**

Af Klaus Kjær (DF) m.fl.  
(Fremsat 30/1 01).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Dansk Folkeparti har fremsat et forslag om forhøjelse af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje fra 110 km/t. til 130 km/t.

Det er jo ikke noget nyt forslag fra den kant. Sidst vi så det, var det med beslutningsforslag nr. B 48, som Dansk Folkeparti fremsatte i november 1998. Det forslag gik aldrig videre til anden behandling, og jeg vil da håbe, at det nuværende forslag lider samme skæbne.

Vi kan ikke spille roulette med folks liv på den måde, som der her lægges op til. Vejdirekto-

ratet har beregnet, at hvis hastigheden forhøjes, som Dansk Folkeparti ønsker det, vil det medføre yderligere 40-55 personskadeulykker med 5-10 flere dræbte og 50-75 flere tilskadekomne hvert år.

Det er også sådan, at oplysninger fra de lande, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 130 km/t. viser, at der generelt er flere dræbte pr. kilometer motorvej end i lande med en lavere hastighedsbegrænsning. Antallet af personskadeuheld er mellem to og fem gange højere for disse lande, selv når man korrigerer for forskelle i trafik.

Dertil kommer, at svenske undersøgelser viser, at en forhøjelse af hastighedsgrænserne på motorveje medfører en forhøjelse af gennemsnitshastighederne på de tilstødende veje, og det vil jo også medføre flere ulykker.

Det er ikke ret længe siden, at vi alle stod her og drøftede Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Da var de fleste af os enige i, at ulykkestallet skal ned. Jeg håber, at den holdning afspejler sig i den kommende debat. Det er regeringens faste grundholdning, at hver ulykke er én ulykke for meget, og regeringen kan derfor ikke tilslutte sig det fremsatte forslag.

Og jeg skal ikke lægge skjul på, at derudover må man også hæfte sig ved den miljømæssige problemstilling i det her forslag, nemlig at jo højere hastigheden er, jo mere energi bruges der, og jo mere bidrages der dermed til transportsektorens udledning af CO<sub>2</sub>, og det er en selvstændig målsætning at få den ned. Så også af den årsag vil regeringen afvise forslaget.

#### **Poul Andersen (S):**

Da vores ordfører, hr. Erling Christensen, er til møde andetsteds, skal jeg fremføre det følgende og meget gerne følge tråden fra ministeren op netop med hensyn til, at vi gentagne gange har diskuteret det her. Jeg vil også prøve at bringe et nyt element ind og vil derfor gerne citere fra en artikel af chefpolitiinspektør Mogens Wilbert, som i Aktuelt den 8. februar her i år udtaler følgende:

»Det kunne være spændende at undersøge, hvorfor mange udviser en helt anden adfærd, når de sidder i bilen, end når de ellers færdes rundt i dagligdagen. Hvorfor har vi ingen problemer med at mase os ind i en bilkø, når vi ikke kunne drømme om at gøre det samme i køen i supermarkedet? Hvorfor kører vi for stærkt eller spirituspåvirket, når vi tror, vi ikke bliver opda-

get? De samme mennesker kunne ikke drømme om at stjæle varer i deres lokale kiosk eller supermarked, hvis indehaveren vendte ryggen til.

Hvorfor har vi denne besynderlige holdning, når det drejer sig om trafikikkerhed, og når vi er vel vidende om, at der alene i Danmark hvert år dræbes over 500 mennesker, og at mange tusinde medborgere hvert år kommer alvorligt til skade.

Danskerne er et veloplyst folkefærd, og man kan undre sig over, at så mange tilsyneladende er villige til at betale denne høje pris for fremkommelighed eller, som for en del unge mænds vedkommende, for at være dumsmarte. Bearbejdning af adfærd og holdninger til for høje hastigheder kræver fortsat et stort arbejde. På trods af utallige videnskabelige undersøgelser, der beviser det modsatte, er der mange trafikanter, der ikke vil forstå den tætte sammenhæng, der er mellem for høj hastighed og risikoen for ulykker.«

Derfor undrer det os også, at Dansk Folkeparti fremsætter netop det her forslag igen i forbindelse med, at vi har haft debatten omkring hele spørgsmålet med de unge mennesker, og hvor vi gentagne gange kan se, at Dansk Folkeparti træder op her i Folketingssalen og hælder vand ud af ørerne over for det, regeringen og Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre ønsker at gøre i den her konkrete sag.

Det er helt klart, at det er et forkert signal i forhold til det, som vi skal håndtere, også i forhold til de unge mennesker, og i forhold til – og det ved alle jo – at med stigende fart stiger antallet af ulykker også. Og som ministeren har sagt: Hvad med hele miljø- og CO<sub>2</sub>-problematikken her? Den skal jo også håndteres. Større hastighed betyder alt andet lige større CO<sub>2</sub>-udslip og større energiforbrug.

(Kort bemærkning).

#### **Klaus Kjær (DF):**

Hvor ved hr. Poul Andersen fra, at ulykkerne stiger ved højere hastighed? Det har jo ikke vist sig at være tilfældet, dengang vi i Danmark forhøjede hastighederne fra 100 km/t. til 110 km/t.

Det viste sig heller ikke at være tilfældet, da man forhøjede hastighederne i vist nok Holland til 120 km/t. Det viste sig heller ikke at være tilfældet, da man gav hastigheden fri i de amerikanske stater, hvor kun to bibeholdt den hidtil gældende hastighedsbegrænsning på 88 km/t.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det er helt klart, at man arbejder statistisk med de her ting. Men vi har en situation, hvor vi ser de her tragiske ting, og det vil være et fuldstændig forkert signal at sende, at vi vil øge hastigheden på motorveje i forhold til det, der reelt bliver kørt. For det er det, man gør.

Hvis man sætter hastigheden op til 130 km/t. på motorveje, vil det næste trin bare være, at bilisterne så yderligere forhøjer hastigheden eksempelvis til 150, 160 km/t. Skal vi så igen ind og sætte den op til det?

Er det det, hr. Klaus Kjær ønsker, vi skal gøre i denne her sag? Skal vi tilgodese dem, som i dag ligger og kører 160, 180 km/t.? Det mener jeg overhovedet ikke vi skal. Vi skal se helt nøgternt på det her. Vi ved jo, at jo højere hastigheden er, jo mindre tid er der til at reagere. Vi mener ikke, der er nogen grund til, at vi bringer folk i en situation med risiko for, at vi får flere ulykker, flere dødsfald på vores veje.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Når jeg beder om ordet, er det fordi jeg bliver mere og mere træt af at høre det blive bortforklaret, at hastigheden betyder noget for antallet af dræbte. Det fremstilles hver gang, som om det er en løs påstand, som slynges ud i luften.

Det er sådan, at hastigheden er et af de største trafikmæssige problemer. Sammenhængen mellem hastighed og ulykker er velkendt. Sandsynligheden for, at en ulykke sker, er afhængig af hastigheden. Jo hurtigere en bil kører, desto længere strækning skal føreren af bilen bruge for at reagere, og det tager således længere tid at standse, fra det tidspunkt føreren opdager faren. Faren for ulykker øges. Jo højere hastigheden er i ulykkesøjeblikket, desto større konsekvens får ulykken.

Det svenske Vej- og Transportforskningsinstitut har ved påkørselsforsøg påvist, at allerede ved påkørselshastigheder på 90 km/t. er der stort set ingen chance for at overleve, heller ikke selv om man bruger sele, og bilen har airbag. Jo højere udgangsfarten er, desto vanskeligere er det at komme under de kritiske 90 km/t.

Beregninger af fald i antal af ulykker som resultat af fald i gennemsnitshastigheden beregnes ud fra kurver, som bl.a. forskere på det svenske Vej- og Transportforskningsinstitut har udarbejdet. Kurverne viser f.eks., at en stigning i hastigheden fra 100 til 110 km/t. svarende til 10

pct. alt andet lige øger antallet af personskader med ca. 30 pct., og antallet af dræbte stiger med ca. 50 pct.

Kurven bygger på resultater fra et stort antal undersøgelser fra bl.a. de nordiske lande og USA, hvor hastigheden er steget ved bl.a. forhøjelser af hastighedsgrænserne. Indførelse af generelle hastighedsgrænser i Danmark og senere sænkning af den generelle hastighedsgrænse i byområderne fra 60 til 50 km/t. resulterede i store reduktioner i antallet af ulykker.

Herudover viser en række store og små projekter en klar sammenhæng mellem hastighed og ulykker, så der er en veldokumenteret sammenhæng mellem det her, og så nytter det ikke noget bare at kalde det en løs påstand.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg har megen forståelse for dem, der har betænkeligheder ved det forslag, for det er da helt givet, at hensynet til liv og lemmer og desuden også til miljø er meget væsentligt, og i CD-bilisternes parti, som vi så tit med rette bliver kaldt, der er bare ikke tilstrækkelig mange bilister, der har opdaget det endnu – ønsker vi bestemt ikke vild fart på vejene, bestemt ikke.

Jeg synes, hr. Poul Andersen overspillede på en måde, som ikke ligner ham, ved at sige, at når vi først sætter den op til 130 km/t., så bliver det næste nok 150 og 160 km/t. Hvad er det for noget?

Fordi man søger efter den rigtige grænse, er det da ikke sikkert, at de samme forslagsstillere vil overdrive. Da jeg var ungt menneske, skulle man være 35 år for at have fuld stemmeret i det land. Vi har nu fået det sat ned til 18 år, men det betyder vel ikke, at det næste forslag bliver 15, 12 og 9 år.

Så lad være at overspille og lad være at tillægge forslagsstillerne motiver, som jeg ikke tror findes dér.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Det bliver til trafikministeren.

Trafikministeren fusker jo med tallene. Når trafikministeren taler om påkørsler, taler vi om forsøg med biler, der kører ind i en fast mur. Nu er det jo ikke sådan, at der på motorveje er faste mure, man kan køre ind i. Jo, der kan være nogle bropiller osv., men motorveje er faktisk det mest sikre at køre på, uanset om man kører 110 eller 130 km/t., og omfanget af ulykken, hvis den

skulle ske, bliver ikke anderledes ved 130 km/t. end ved 110 km/t.

Der kan være påkørsler bagfra, men der glemmer ministeren at tage i betragtning, at bilen, der kører foran, også har en vis hastighed, så det er jo relative hastigheder i forhold til hinanden.

Det, jeg hører fra ministerens side, er dommedagsprofetier, som man hørte tilsvarende, da man ville gennemføre ordningen i USA, hvor hastigheden blev givet fri.

Som nævnt var der kun to stater, som fastholdt den hidtidige hastighedsgrænse på motorvej, og på trods af det kunne man ved at sammenligne de stater, hvor hastigheden var bibeholdt, og dér, hvor man havde forhøjet, kun finde en lille bitte marginal forskel svarende til, at der blev kørt en million gange ekstra tværs hen over USA, førend der statistisk set ville ske en yderligere dødsulykke som følge af for høj hastighed. Så jeg genkender slet ikke ministerens tal for, hvor mange ulykker ekstra, vi skulle få i Danmark.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil gerne sige, at jeg ikke tillægger hr. Arne Melchior andre motiver, men det kunne jeg gøre med hensyn til netop Dansk Folkeparti i den her sammenhæng. Vi snakker altså om et antal af 500 personer, der på nuværende tidspunkt bliver dræbt i trafikken.

Vi snakker om 500 mennesker med de følgerknninger, det har i forhold til familier osv. Vi ønsker ikke, der skal være flere trafikdrab. Vi ønsker helst, at der slet ikke skulle være nogen. Derfor mener vi, det her er et helt forkert signal.

Og jo, motorveje er sikre veje, men jeg synes slet ikke, det hænger sammen, når hr. Klaus Kjær siger, at disse målinger er foretaget ved at køre ind i en mur, og det ikke kan forekomme på en motorvej. Hr. Klaus Kjær kan jo ikke sige til os her i dag, på hvilken måde de ulykker vil forekomme.

Det er dybt tragisk, det, der sker, og jo, det har de konsekvenser, som ministeren også har redegjort for her i dag.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Så må jeg desværre også påstå, at hr. Poul Andersen fusker med tallene. Ja, 500 trafikdrab om året er, hvad vi har i øjeblikket med de 110 km/t. på motorvej. Men hvem siger, det skyldes det? Der er cyklistere, der bliver kørt over i byområder

osv. De indgår alle sammen i den her statistik. De bliver måske ikke kørt over, hvis bilen kører ude på motorvejen, fordi den bliver tiltrukket af en bedre fremkommelighed ude på motorvejen.

Hr. Poul Andersen forholder sig jo slet ikke til min påstand, nemlig: Hvem siger, at antallet på de 500 bliver forøget, fordi man hæver hastigheden til 130 km/t. på motorvej? Tværtimod vil man måske få al den tunge trafik og al den uforvarselige kørsel, der finder sted i byerne, med for høj hastighed lagt ud på motorvejene, hvor f.eks. cyklisten og fodgængerer ikke bliver kørt over.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil gerne spørge forslagsstilleren, hvornår man er begyndt at se cykler på motorvejene.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Det er altså meget svært at få bare en nogenlunde fornuftig debat på det her område, når det er sådan, at hr. Klaus Kjær tilsyneladende mener at være klogere end stort set alle anerkendte forskningsinstitutioner, undersøgelsesresultater osv. og når det er sådan, at hr. Klaus Kjær kan stå heroppe og ved sine fulde fem påstå, at det er mig, som fusker med tallene. Jeg vil påstå, at hr. Klaus Kjær overhovedet ikke ved, hvad han snakker om.

Det er sådan, og det må hr. Klaus Kjær i hvert fald være nødt til at høre på, at ved en gennemlæsning af uheldsrapporten kan det konstateres, at høj hastighed er en medvirkende faktor i mange trafikuheld.

Også udenlandske undersøgelser viser, at ca. 25-33 pct. af alle alvorlige ulykker skyldes for høje hastigheder. Ifølge det amerikanske Insurance Institut for Highway Safety, det er altså amerikansk, og jeg kan forstå, hr. Klaus Kjær interesserer sig meget for Amerika, så viser undersøgelser fra USA – altså USA – at hastighed er medvirkende årsag i 31 pct. af dødsulykker. Ca. 1.000 mennesker dør hver måned i USA på grund af for høj hastighed.

Så kan hr. Klaus Kjær da ikke stå heroppe og påstå, at det er mig, som fusker med tallene. Ellers vil jeg i hvert fald gerne have påvist, hvor fuskeriet er. Hr. Klaus Kjær står og siger, at det handler om, at man kører ind i en mur. Nej, det har jeg ikke sagt noget som helst om. Jeg har bare stået og sagt, at man kører for stærkt.

Det, som sker ifølge hr. Klaus Kjærs tankegang, er, at en stigning i hastighedsgrænserne på

motorvej for mindre køretøjer betyder større variation i hastigheder, hvilket kan give mange farlige situationer.

Forskningsresultater – forskningsresultater, det er ikke noget jeg påstår – har vist, at jo større variation, der er i hastigheden hos de køretøjer, der befinder sig på en vejstrækning, desto højere er uheldsrisikoen. Uheldsrisikoen er lavest, når køretøjernes hastigheder afviger mindst fra hinanden. Og det er jo bl.a. derfor, at vi har gennemført det, som vi havde et spørgsmål om forleden med hastighedsforsøg og overhalingsforbud for tunge køretøjer.

Det er jo ikke for at sige, at de skal køre stærkere, men det er præcis for at få en mindre variation i hastigheder.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Nu står ministeren og fortæller, hvor mange færdselsdrab der sker i USA. Det kan jeg så forstå er på motorvej, eller hvordan skal det forstås? Eller er det i det hele taget? For hvis det er i det hele taget, så er det ganske uinteressant i forbindelse med denne her diskussion.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, så kan ministeren få ½ minut ekstra til at tænke sig om i, fordi mit spørgsmål går i samme retning som hr. Klaus Kjærs.

Ministeren oplyste, at 31 pct. af dødsulykkerne i USA skyldes for høj hastighed. Men det er vel i trafikken generelt? Det er vel ikke på motorvej?

Hr. Kjær havde helt uret, da han sagde, hastigheden i USA er givet fri. Det er den aldeles ikke. Langt de fleste stater i USA har samme hastighed, som vi har på motorvej. Men det er vel i USA, som det er hos os, at de tal, som ministeren anførte, ikke hører hjemme i en debat, der udelukkende tager sigte på hastigheden på motorvej.

Jeg håber, ministeren har et svar.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Ja, det har jeg. Og det burde heller ikke være så vanskeligt, hvis ellers bare engelskkundskaberne er en lille smule udviklet.

Det er sådan, at det amerikanske institut, jeg henviste til, hedder American Institute for Highway Safety. »Highway«, det er sådan nogenlunde oversat »motorvej«

**Erik Jacobsen (V):**

Det er jo et lovforslag, som Venstre tidligere har fremsat, og derfor er vi også positive over for dette lovforslag.

Det er helt korrekt, som det bliver fremført om vores uheldsstatistik, at de svære uheld, også med dødelig udgang, desværre udvikler sig i en, ja, det må jo blive en negativ tendens ifølge Færdselsikkerhedskommissionens rapport. Men lad mig sige til ministeren og Socialdemokratiets ordfører, at den statistik jo viser, at det stigende antal uheld foregår på de små amts- og kommunalveje, og derfor er det måske en ekstra grund til at forhøje hastighederne for at animere bilisterne til at trække over på de mere trafiksikre motorveje.

Jeg tror nok, det vil være mere sikkert at forhøje hastigheden til 130 km/t. i dag på motorveje frem for de 110 km/t., som vi besluttede dengang. Motorvejenes beskaffenhed er af en helt anden dimension, og bilernes sikkerhed har jo også udviklet sig meget i positiv retning. Her tænker jeg på airbags m.m.

Så i Venstre vil vi tilsikre en hurtig udvalgsbehandling, hvor vi går ind for dette lovforslag.

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg har jo også været med til mange gange at fremsætte det forslag her. Og så er jeg begyndt også at forberede mig på det, for jeg vidste jo godt, at vi skulle til at have den her religiøse diskussion.

Jeg har taget på ferie nogle gange i Frankrig, og det er jo så farligt, der er hastigheden 130 km/t. Ikke som i Tyskland med fri hastighed, men 130 km/t. for alt, hvad der hedder personbiler, personbiler med anhængere og campingvogne. Så tænkte jeg, når jeg har fulgt den debat, vi har her i Folketinget: Jeg skal ned til død og ødelæggelse! Og det skægge ved det er, at jeg ikke har mødt det. Jeg har mødt nogle færdselsbetjente, der var synlige i trafikken, og en disciplin i trafikken. Man holdt de 130 km/t.

Jeg tror, der er nogle, der kører for lidt på motorvejene uden for butikernes normale åbningstider, for hvis man gjorde det, ville man opdage, at der er nogle, der holder hastighederne, mens man bliver overhalet. Men hvis man vil ind på den linje, som trafikministeren har lagt op til, med en virkelig kontrol af motorvejene, javel, det synes jeg er i orden. Men så skal vi også have de hastigheder, der passer, og der må det være 130 km/t., vi snakker om.

Så taler ministeren meget om CO<sub>2</sub>-udslippet. Jeg tror altså, vi skal til at skifte pladen. Når man har været på bilsudstilling eller har været ude at prøvekøre de biler, der er på markedet i øjeblikket, så er det jo helt andre forbrændingstal og hastighedsforbrændingstal, der ligger, end dem, vi har regnet med hidtil.

I sidste uge var jeg ude og kigge på de der nye biler, og selv jeg måber en gang imellem, når jeg kigger på, hvad der kan laves i almindelige biler i dag. Den hastighed, der er indbygget i bilkonstruktionen, er jo 130 km/t. i dag. Det nytter jo ikke noget, man står og siger, at bilerne er bygget til at køre i femte gear til 70 eller 90 km/t. De er bygget til at køre 130 km/t, og dermed er sikkerhedsradierne også de samme.

Vi anbefaler forslaget, som vi har gjort før, og vi vil også få det gennemført på et eller andet tidspunkt.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, men kan da roligt sige, at mørket er ved at sænke sig over den her debat.

Tilsyneladende skal vi tage udgangspunkt ikke i undersøgelser, nej, skidt med dem, vi skal tilsyneladende nedlægge alverdens analyseinstitutter og tage udgangspunkt i hr. Kaj Ikastrups ferieoplevelser og messture i Europa.

Er det sådan som følge af hr. Kaj Ikastrups melding her i dag, at hr. Kaj Ikast så kan bekræfte, at det er den logiske følge, at vi afskaffer forskning på det her område til fordel for hr. Kaj Ikastrups unikke ferieoplevelser? Mørket sænker sig over forsamlingen!

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil godt sige til hr. Søren Kolstrup, at det i hvert fald er betydelig sjovere læsning. Og så vil jeg gerne have lov at spørge: Hvorfor tager man ikke og refererer til Frankrig, hvor man nu har haft de 130 km i så mange år? Man refererer her udelukkende til amerikanske stater, der har kørt med hastighedsbegrænsninger af en ganske ukendt karakter.

Man skulle tage de franske forhold og så se, hvordan de egentlig er. Man kører med svenske, som er med forbud. Det er jo lige noget for hr. Søren Kolstrup, men det er ikke noget for mig.

Jeg er til det franske i den her anledning.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg synes, det er helt fint, at hr. Kaj Ikast har mange forskellige oplevelser her i livet, men mit spørgsmål går på, om det ikke er korrekt, hvis man bruger den argumentation, hr. Kaj Ikast bruger i dag, at man så sådan set lige så godt kunne nedlægge diverse analyseinstitutter på det område. Det kan f.eks. være de analyser, som Vejdirektoratet har lavet, de transportinstitutter, som trafikministeren har refereret til.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg har to spørgsmål til hr. Kaj Ikast. For det første vil jeg angående Frankrig gerne spørge hr. Kaj Ikast, om han er klar over, at den franske regering for ganske nylig, sidste sommer tror jeg, har iværksat en stor kampagne for at få farten ned, fordi den er dybt bekymret over antallet af færdselsuheld i Frankrig på de franske veje, som ærligt talt efter min opfattelse også er kaotiske. Det var det første spørgsmål.

Det næste spørgsmål til hr. Kaj Ikast refererer kun delvis til det her, men det handler om, at farten dræber. Det gør den ikke kun i Danmark, det gør den alle steder. Jeg vil gerne spørge hr. Kaj Ikast, om han kan huske tallet fra OECD for, hvor mange mennesker i OECD-landene, det vil altså sige USA, Canada og Vesteuropa, der bliver dræbt i trafikken om året.

Hvis ikke hr. Kaj Ikast kan huske det, så kan jeg oplyse, at det er 130.000. Det er sådan ca. en Bosnienkrig om året.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne sige, at vi vist har et sted mellem 70 og 80 forskningsinstitutter i Danmark, større eller mindre, der beskæftiger sig med trafik. Det ligger i den størrelsesorden, og det er ikke særlig meget, der kommer ud af det, det kan jeg godt sige, og der er ikke ret meget af det, der kommer ud af det, der kan bruges. Jeg ser meget gerne, vi får en forskning her i dette land, der kan bruges, og som ikke bare er en skræmmekampagne over for befolkningen.

Så vil jeg gerne spørge, om fru Peschardt kan huske, hvor mange der blev dræbt i trafikken, dengang jeg blev trafikpolitisk ordfører. Et af de første møder, jeg var til som trafikpolitisk ordfører i 1983, var i Ingeniørforeningen. Der spurgte de – jeg tror, der var 1.372 dræbte i trafikken, det

var lige deromkring – hvad jeg ville gøre for at nedbringe antallet af dræbte i trafikken.

Der sad vi seks trafikpolitiske ordførere, og vi syntes alle sammen, at 1.300 eller et tal deromkring, små 1.400, var mange. Og vi lovede, vi skulle gøre alt muligt for det.

Vi er kommet ned på 500, og vi har endda været helt nede på 450 nogle gange, og det synes jeg er flot, men selvfølgelig skal vi længere ned. Men jeg vil garantere for, at hvis man holder det på 130 km på motorvejene, så er der ingen udsving i dræbte. Derimod vil der være en aflastning, således at de, der kører farligt eller med de hastigheder, som man her kalder farlige, vil trække ud på motorvejene og ikke køre på de almindelige veje.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, jeg synes efterhånden, vi får et stærkere og stærkere indblik i hr. Kaj Ikastrs irgange. Nu kommer der en melding, der hedder, at den forskning, der er relevant at have, er en forskning, vi kan bruge. Hvem er vi? Er det Det Konservative Folkeparti?

God forskning defineres som – er det korrekt opfattet? – en forskning, vi kan bruge, underforstået i Det Konservative Folkeparti, og alt det, som ministeren refererer til, kan ikke defineres som forskning.

En forskning, vi kan bruge. »Vi«. Er det hr. Kaj Ikast og vennerne?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Ja, nu stillede hr. Kaj Ikast et spørgsmål til mig, og det vil jeg også gerne besvare. Men jeg har også et spørgsmål til hr. Kaj Ikast. Vi ved jo begge to, at det er Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 1988, der virkelig har rykket noget i den her debat. Det er jo også sådan, at hr. Helge Adam Møller, som tilhører samme parti som hr. Kaj Ikast, i mange år faktisk også har været fortaler for nedsættelse af farten. Han er så desværre ikke længere formand for Færdselssikkerhedskommissionen.

Jeg vil gerne spørge hr. Kaj Ikast, om han da slet ikke er sikker på, at det er rigtigt, når alle de analyseinstitutter og forskningsinstitutioner siger, at farten faktisk dræber, og at man ved at nedsætte farten kan få antallet af dødsuheld ned. Man nåede ikke hundrede procent målet med en halvering af antallet af dræbte fra 1988 til 1998. Tallet er stigende. Det skyldes flere biler,

det skyldes også fart, og det skyldes også fart på motorveje.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast, om han ikke er enig i, at det er langt mere anvendeligt at bygge sit grundlag på praktiske erfaringer omkring hastigheder og ulykkesfrekvenser frem for måske bestilte forskningsprojekter.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Til hr. Søren Kolstrup er svaret ja. Det skal kunne bruges til Det Konservative Folkeparti, ikke alene til venstrefløjen. Det mener jeg meget alvorligt.

Jeg vil gerne sige til spørgsmålet om Færdselssikkerhedskommissionen, og da vi gik i gang i 1988: Hvad var det, der bragte det virkeligt ned? Det var overgangen til flere motorveje. Vi har kunnet følge det. Hver gang 100 km motorvej blev indviet, så faldt ulykkestallet, så faldt drabstallet. Det kan man gå ind i statistikken og følge helt nøjagtigt.

Vi mangler så den sidste justering. Jeg er ikke uenig med ministeren om kontrollen, men den skal så være på et realistisk grundlag. Derfor er det, jeg siger, at når vi skal have en stærk kontrol, så skal folk holde den hastighed, der er der, men så skal den også være naturlig.

Alt det der, man taler om, med det meget CO<sub>2</sub>-udslip ved kørsel mellem 110 km/t. og 130 km/t., det er jo altså ikke så stort i dag, som det var i 1988. Det må jeg helt ærligt erkende. De biler, vi får på markedet i den kommende tid, er jo af helt andre kalibre.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Kaj Stillinger i ordførerrækken.

**Kaj Stillinger (SF):**

Ja, tak. Som jeg også sagde før: Vores trafikpolitiske ordfører, fru Margrete Auken, er til møde andetsteds i byen, og derfor er det mig, der fremlægger SF's synspunkter.

Men jeg må indrømme, at jeg kommer ind i en helt ny og anderledes verden. Det er ganske imponerende at høre, at De Konservative stort set er fuldstændigt ligeglade med uafhængig forskning, for den kan ikke bruges, hvis det er sådan, at det ikke passer Det Konservative Folkeparti. Det er dog utroligt. Det synes jeg er interessant fremover. Gid der dog havde været nogle pres-

sefolk til stede. Det ville da være noget af en ny historie i hvert tilfælde.

Nå, men jeg skulle fremlægge de her ting. Hovedargumentet i det her forslag er, at det mener de fleste bilister også, for de kører meget hurtigere end 110 km/t. på motorvejen, og derfor skal det bruges, det her.

Hvis det argument skulle gælde, ville vi aldrig have fået restriktive grænser nogen steder, og så ville ulykkestallet ligge dobbelt så højt som nu. Det store fald kom nemlig, da man i forbindelse den første oliekrise indførte hastighedsgrænser. Den herlige sideeffekt, som man kalder det, til energibesparelsen var, at man også sparede en masse liv.

Hvis man kunne få de gældende grænser overholdt i dag, altså grænserne på de 110 km/t., så ville det også spare liv. Selv på motorveje, hvor alle bløde trafikanter er forment adgang, og hvor der ingen krydsende trafik er, og hvor der burde være nul ulykker, havde vi i år 2000 altså 40 dræbte. Man kan forestille sig et ramaskrig fra de borgerlige partier, hvis det eksempelvis var anden gadevold, der havde medført 40 drab og et stort antal alvorligt tilskadede.

Men ud over overtrædelserne på selve motorvejene er der en nok så farlig afledt effekt. Bilisterne kommer nemlig ikke ned i fart, når de kører af motorvejen, og det giver også mange grimme ulykker.

Det eneste, man kan sige med sikkerhed, er, at hvis dette forslag kommer igennem, så bliver der flere dræbt, og der bliver flere kvæstet. Og vi skal selvsagt – det er nævnt af den socialdemokratiske ordfører – anstændigvis undgå, at det her sker, og vi skal selvfølgelig gå den modsatte vej og arbejde for, at de nugældende regler overholdes, selv af konservative polititjenere.

Derfor er vi glade for i SF, at man har fået igennem, at der opstilles fotofartfælder også på motorvejene. Det er nemlig den eneste betryggende måde at gennemføre fartkontrol dér på. Med de nuværende faktiske hastigheder er det alt for farligt at vinke folk ind til siden og den slags.

Derfor er hovedbudskabet: SF er selvfølgelig imod dette forslag.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Klaus Kjær for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Hr. Kaj Stilling er kører frem med samme argumentation, at jo højere hastighed, desto flere dræbte og kvæstede. Det er der ingen som helst dokumentation for.

Ulykkesantallet faldt i 1972. Før den tid skulle man køre efter forholdene, som det hed, og det betød, at man lå og kørte 120 km/t., måske 150 km/t. på en hovedvejsstrækning. Det er jo derfor, ulykkestallet gik ned. Det er ikke hovedvejsstrækninger, vi taler om i dag. Man kørte måske 80 km/t. gennem en tæt bebygget by.

Det er ikke tæt bebyggede områder, vi taler om. Det er motorvejsstrækninger, vi taler alene og isoleret om, 130 km/t. i stedet for 110 km/t.

(Kort bemærkning).

**Kaj Stilling (SF):**

Nu er det normalt ikke sådan, at man bliver stillet spørgsmål, hvis det er sådan, at man afleverer en tale fra en anden ordfører.

Men alligevel vil jeg godt sige, at det vel ikke er sådan, at man efterhånden i Dansk Folkeparti nægter, at der døde 40 mennesker på motorvejene i år 2000. Jeg mener, det er vel lidt for mange. Er det ikke bare 40 for mange, når man nu er så sikker på, at det er så ganske ufarligt at køre på motorveje? Og de 40 mennesker, der bliver dræbt, er vel ikke nogen, der nødvendigvis har overholdt hastighederne, men måske nogen, der har kørt stærkere?

Men altså, der er dræbt 40 mennesker i år 2000 på motorvejene. Det kan vi ikke blive uenige om, forhåbentlig.

**Arne Melchior (CD):**

CD har tidligere adskillige gange været medforlagsstiller til, at farten på motorveje bør sættes op, forslagsvis til 130 km/t. Kan vi ikke få flertal for det, så måske til 120 km/t.

Vi er altså enige i forslaget intentioner i hovedsagen, men jeg skal straks anmelde, at vi er dybt uenige i en række af de bemærkninger, som forslagsstillerne har knyttet til deres forslag. Og vi er også dybt uenige i en del af de ting, hr. Klaus Kjær har været oppe og hævde her under debatten i formiddag.

Det får mig også til, inden jeg fortsætter min ordførertale, at erindre om, at CD er helt viden- de og bevidst om, at fart dræber, som ministeren gentagne gange og andre har sagt, og at færdselsregler er til for at overholdes, og at der ikke er spor livskvalitet eller god kultur i at ligge og



race rundt i de her vidunderlige maskiner, så vi bliver til skade og fare for hinandens liv og lemmer.

Alligevel finder vi, at der på dette begrænsede område, vi her taler om, nemlig hastighed på motorveje, er rimelighed i at tillade en højere fart. Ikke fordi vi har ondt af os selv eller hinanden, når vi kun må køre med den samme fart, som f.eks. er tilladt i bilens moderland, USA, i langt de fleste af staterne. Der svarer nemlig hastighedsbegrænsningen udmærket til den danske. Så det er ikke, fordi vi ikke kan nå livets begivenheder og pligter ved at køre med de 110 km/t.

Men vi tror, at farten, den reelle fart på motorvej, ikke vil blive forøget i mærkbar grad, ved at vi tillader 130 km/t. Det tror vi faktisk på. Og det synes jeg at man skulle forsøge, også på grund af de erfaringer, man har fra andre steder.

Vi håber, at vi i den videre debat, også i udvalget og ved de kommende behandlinger af spørgsmålet, kan koncentrere os om tal, der er relevante i forhold til motorvejskørsel og kun det. Det virker noget fordrejende og i hvert fald forvirrende, når man bringer en hel masse tal op om, hvad der sker ved fart på alle andre strækninger end netop motorvej. Det er meget vigtigt, at vi holder os til det.

Det er altså ikke noget fartraseri, vi er ude efter. Og det er det eneste punkt, hvor vi gerne ser, at retten til at køre med en højere fart gælder. Det gælder ikke nogen andre gader eller veje.

Derfor håber jeg, at vi kan få, trods den meget livlige debat i dag, en meget saglig og grundig behandling af den viden, der foreligger. Jeg har absolut respekt for videnskaben og for også trafikforskningsinstitutter. Men vi skal holde os til de tal, der har relevans for det her foreliggende forslag, og lade alt andet ligge i forbindelsen.

Der er sket en svag stigning i antallet af ulykker både med personskade og med døden til følge på motorvej i de sidste par år. Men den ændring skyldes temmeligt sikkert, at der er flere biler, og at der køres mere pr. bil og især på motorvej.

Jeg ville da godt gå med til at sætte farten ned på motorvej, hvis jeg kunne blive overbevist om, at vi kunne spare menneskeliv derved. Det tror jeg imidlertid ikke vil kunne påvises eller sandsynliggøres.

Men lad mig så igen slutte med at udtrykke håbet om, at vi kan få en behersket og meget saglig debat, før vi skal til afstemning ved tredjebehandlingen.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal takke for hr. Arne Melchior's indlæg. Det synes jeg, der er al mulig grund til i den her debat. Hr. Arne Melchior vil nemlig bygge på saglige argumenter.

Hr. Arne Melchior startede ganske vist med at tale om »vi tror«, og det starter tingene vel også med i politik: »Vi tror«, »vi håber«. Men jeg kunne forstå, at hr. Arne Melchior vil tage udgangspunkt i highway-tal, motorvejstal. Mit spørgsmål til hr. Arne Melchior lyder: Vil hr. Arne Melchior bekræfte, at der er en sammenhæng mellem farten på motorveje og dermed også farten, den faktiske fart, på sidevejene, og at det dermed er relevant ikke blot at studere highway-tal, men også tallene for sidevejene?

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Jeg er fuldstændig enig med hr. Arne Melchior i, at vi selvfølgelig skal have en saglig debat med relevante tal på bordet.

Jeg har spurgt i Trafikministeriet, jeg har spurgt trafikministeren, om vi f.eks. kan få tallene for, hvor mange der kommer til skade pr. 100.000 kørte motorvejskilometer eller pr. million kørte motorvejskilometer i de lande, som har 130 km hastighedsbegrænsning, for at kunne sammenligne med forholdene i Danmark. Vi har ikke kunnet få de tal.

Selv om vi fik tallene, har vi stadig ikke nogen oplysninger om, om de ulykker, der så rent faktisk sker, skyldes for høj fart. Det kunne jo også være, at man ikke respekterede vejarbejder, midlertidige vejarbejder; at det var soloulykker, som alligevel ville være sket, selv om farten var lavere osv.

Men jeg er fuldstændig enig med hr. Arne Melchior i, at vi skal have så mange relevante tal på bordet som muligt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Til hr. Kjær vil jeg kun sige, at jeg er sikker på, at de tal, han her nævner at have brug for – og det er jeg enig i – dem kan vi få. Det bliver ganske givet ikke noget problem. Så de skal nok kunne indgå i sammenhængen.

Men så spørger hr. Kolstrup, om jeg kan bekræfte sammenhængen mellem den fart, man har på hovedvej, og den, man skyder på sidevej. Det er jeg ikke i stand til at bekræfte. Jeg har ingen viden om den, andet end hvad der gælder

mig selv og dem, jeg jævnligt kører sammen med. Og der mener jeg altså ikke, at vi kører på-virket af den fart, som vi skød på motorvejen, når vi kører fra motorvejen. Det tror jeg ikke på.

Men det, hr. Kolstrup måske tænker på i stedet for dette faktuelle spørgsmål, som kun kan besvares med et nej – i hvert fald har jeg ingen viden, der gør det muligt for mig at bekræfte noget – er mentaliteten med hensyn til, hvordan man kører. Jeg ønsker netop, at mentaliteten skal være sådan, at man overholder reglerne. Derfor vil jeg gerne bidrage til efter fattig evne at gøre reglerne så forstandige som muligt.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**  
Fru Vibeke Peschardt som ordfører.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Man kan jo høre her i dag, at tro, jeg siger ikke religion, men jeg siger tro, er meget vigtig for at træffe beslutninger. Det ved jo alle.

Og det, der skiller her i dag, er jo åbenbart, at vi tror på noget forskelligt. Jeg og Det Radikale Venstre tror på Færdselssikkerhedskommissionens undersøgelser og tal. Vi tror på de forskningsresultater, der foreligger, og vi tror også, det er rigtigt, når man taler om, at man i USA – hvor man tilsyneladende har givet farten fri i nogle stater, men ikke i andre – antageligt også vil se, at dér, hvor farten er blevet givet fri, stiger uheldstallet.

For os handler det her om trafikssikkerhed. Det kan godt være, at store dele af befolkningen, som kører på motorvej, overtræder reglerne. Man kan jo se, hvis man kører på motorvejene, at der ikke altid køres med den tilladte gennemsnitshastighed. Det, vi kan se her, er jo, at også antallet af dødsulykker på motorveje stiger, og det stiger selvfølgelig, fordi folk kører for stærkt, og fordi der er kommet flere biler.

Men alt andet lige har man ikke nået sit måltal fra 1988, tværtimod er antallet af dødsuheld stigende. Og jeg vil lige så længe, jeg får mulighed for det, kæmpe imod, at man hæver farten på motorveje til 130 km/t.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (UP):**

Fru Peschardt var tidligere i en kort bemærkning, hvor jeg ikke havde mulighed for at stille et spørgsmål, inde på, at der i OECD-landene udkæmpedes en Bosnienkrig hvert år på motorvejene. Det er en i øvrigt fuldstændig usmagelig sammenligning, for det, der foregår på motorve-

jene, er jo ikke bombninger af hinanden, men det er uheld, der desværre nogle gange resulterer i, at folk dør. Men fru Peschardt hævdede altså, at der om året i OECD-landene døde lige så mange som under Bosnienkrigen.

Vil fru Peschardt oplyse over for Folketinget, hvor mange af dem, der rent faktisk dør på motorveje? For det er jo ikke hele tallet. Det tal, fru Peschardt nævnte, er altså også dem, der falder fulde ned af en cykel på vej hen over en fodgængerovergang.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Nu nævner den radikale ordfører, at hun tror på Færdselssikkerhedskommissionens tal. Det er jeg egentlig meget glad for, for jeg er selv medlem af Færdselssikkerhedskommissionen.

Så mit spørgsmål er bare: Hvad så med de tal, hvor det fremgår, at det er på de små kommunale veje og amtsveje, at den største stigning i antallet af ulykker er? Hvad siger man til de tal?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu vil fru Peschardt jo have mig til at tro på statistikker. Jeg har svært ved det, for jeg stiller mig et spørgsmål. Nu, når vi går over til fartkontrol også i Jylland, hvad vi jo er meget imod, vil jeg gerne spørge til statistikken: Hvor kommer alkoholisterne ind i den? Altså de, der er så berusede, så de ikke kan køre mere end de tilladte hastigheder, bliver jo ikke taget af fartkontrollen. De kommer altså ikke med i statistikken for fremtiden.

Jeg kan ikke forstå, at en så begavet mand som hr. Søren Kolstrup kan stå og sige til mig, at jeg skal stole på statistikken, for det afhænger af, hvad man kontrollerer. Og man kan nu engang ikke kontrollere sprit med fartfælder, og det er den væsentligste ulykkesfaktor til dødsuheldene på landevejene.

Vi gennemgik for 4 eller 5 år siden alle dødsfald på motorvejene. Det var, da vi gik fra jerntrådene over til pladerne på autoværnene. De sidste seks uheld, der overhovedet havde været på motorvejene, var alle sammen med sprit, så det var ikke hastigheden.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Kim Behnke: Tallet, de 130.000 dræbte i OECD-landene, kan jeg ikke splitte op, for det står bare et eller andet sted i de papirer, vi

fik, da vi drøftede Færdselssikkerhedskommissionens beretning. Det har brændt sig ind i min bevidsthed, og det er derfor, at jeg bruger det billede. Det er lige så mange, som dør i en krig, og det er altså om året. På motorvejen kan man sige, at krigen jo sådan set ikke hører op, eller på vejstrækninger i det hele taget, hvis ikke man går ind og gør et eller andet for at begrænse bilernes hærgen.

Hr. Erik Jacobsen sagde det, og det er jo sikkert rigtigt, at der sker mange uheld på kommunale veje og på amtsveje. Jeg vil lige minde om, at der står i bemærkningerne til forslaget her, at der sker 42 dødsuheld om året på motorvejene. 42 er ca. 10 pct. ud af de 400 dødsuheld, der ske te sidste år.

Nu er jeg ikke i stand til at forklare, om vejstrækningerne i Danmark er sådan, at 10 pct. af dem er motorveje, og resten er hovedlandeveje og amtsveje. Men det kan vi da få opklaret under udvalgsbehandlingen.

Så til hr. Kaj Ikast. Han spurgte, hvor alkoholisterne kommer ind i billedet i de her dødsuheld. Jamen jeg synes ikke, at det ene udelukker det andet. Jeg synes også, man skal sætte ind over for alkoholist, der kører rundt på vores motorveje eller andre veje.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (UP):**

Jeg synes altså, at fru Peschardts sprogbrug er dybt underlig. Først skal vi have sammenlignet trafikforhold med en krig i Bosnien. Nu siger fru Peschardt, at det er bilerne, der hærger på vejene. Selv når man kører i offentlige transportmidler, som fru Peschardt er en varm tilhænger af, kan man jo blive dræbt.

Der var en svensk bus, der kørte imod Knippelsbro, fordi skvadderhovederne på Rådhuset i København ikke kan finde ud af at have en ordentlig skiltning. En svensker blev dræbt, eller hvor mange det nu var, og der var i hvert fald mange, der blev kvæstet. Det skyldtes jo ikke hastighed, men indgår alligevel i statistikken.

Når fru Peschardt går herop og praler med de store tal, så skal de tal altså dechifrereres. Canada er også medlem af OECD. Hvor mange dødsfald skyldes fald fra hest i Canada? Det er jo fuldstændig urimeligt at gå op og bruge et tal i en argumentation om motorvejshastigheder, når fru Peschardt ikke aner, hvordan det tal er talt sammen.

Den svensker, der døde nede ved Knippelsbro, indgår også i dødsstatistikken fremover, men det er altså ikke hastigheden på motorvejenes skyld.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg var meget glad for det tilsagn fra Det Radikale Venstre, for dem, der har fået spiritus og kører, har mange flere liv på samvittigheden i trafikken end dem, der kører for hurtigt. Den påstand kan jeg ikke bevise, for den statistik fører man nemlig ikke.

Der er for få betjente på vejene til at kontrollere og stoppe dem. Jo mere man går over til fartfælder, som er automatik, som kun fotograferer, desto sjældnere eller aldrig får man fanget dem, der kører med promillen.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Kim Behnke. Det er rigtigt, at jeg sagde: Bilernes hærgen på vejene. Det er, fordi jeg har den opfattelse – det kan så være en personlig opfattelse – at bilen skal være en tjener for mennesket og ikke en herre.

Nu sidder jeg, i en anden del af mit politiske virke, som formand for et teknik- og miljøudvalg herude i Københavnsområdet. Jeg kan fortælle om de læssevis af breve og henvendelser, jeg får, ikke mindst fra børnefamilier, som er bange for biler og børn og bilernes hærgen. Det er sådan set de udtryk, der bliver brugt. Og det er et, jeg mener. Jeg mener nemlig, at bilerne skal være til for vores skyld, og vi skal ikke altid gå rundt og være så nervøse, som mange faktisk er for den biltrafik.

Jeg har ikke prælet med nogen som helst tal. Jeg har nævnt et tal, som jeg mener er skræmmende højt. Når man tænker på, hvad folk dør af i hele den vestlige verden, så kommer bilismen ind på en temmelig høj placering.

Så til hr. Kaj Ikast: Jamen jeg mener virkelig, at man, hvis ikke man har den fornødne statistik, eller hvad der skal til, jo så må til at skaffe sig den. Efter hvad jeg har fået oplyst – og det kan være, det ikke er godt nok – så er det vel sådan, at i ethvert færdselsuheld med en eller anden udgang er der både en forsikringssag og en politisag, og der finder man vel også ud af spiritpromillerne. Så jeg mener bestemt, det er et sted, hvor man kunne sætte ind, eventuelt på forskningsbasis i første omgang.

**Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Jeg vil gerne takke Enhedslistens ordfører, fordi jeg fik lov at komme til nu. Jeg skulle meget gerne nå et møde om få minutter.

Kristeligt Folkepartis ordfører er forhindret i at være til stede, og jeg skal komme med nogle betragtninger på partiets vegne.

Overordnet: Kristeligt Folkeparti støtter ikke dette forslag. Det er der to grunde til. Vi mener, at de nuværende hastigheder er bedre for trafik-sikkerheden end det, der er lagt op til i forslaget.

Vi mener, at de nuværende fartgrænser på motorvejene er bedre for miljøet end det, der vil blive følgen af dette forslag. Så af de to grunde støtter vi ikke dette forslag, men afviser det.

**Søren Kolstrup (EL):**

Enhedslisten tager skarpt afstand fra det her forslag, der er fremsat. Vi mener også, at den debat, der har været her i dag, tilkendegiver noget dybt tragisk. For hvis man tænkte sig, at den form for debat, vi har haft i dag, blev bredt ud til andre områder, så var det utrolig svært at føre en civiliseret debat.

Forslagsstillerne her og en lang række af de indlæg, der har været, tager tilsyneladende udgangspunkt i to forhold, nemlig som det ene et tilfredsstillende kørselstempo og som det andet de oplevelser, man selv har haft her og der, mens systematiske undersøgelser af negativ karakter fejles til side med en bemærkning om, mest markant formuleret af hr. Kaj Ikast: Der er forskningsresultater, som vi ikke kan bruge.

For Enhedslisten er det afgørende at tage udgangspunkt i trafiksikkerhed og miljøaspekter. Vi vedgår gerne, når man diskuterer tal og sagslighed, at der er usikkerhedsmargener i sådanne tal. De er selvfølgelig erfaringsbaserede, og de er baserede på forsøg. Men hvis man vælger forsigtighedsprincippet, så er det ifølge vores opfattelse rimeligt at tage udgangspunkt i det erfaringsbaserede og også i de realistiske eksperimenter, man har foretaget. Ud fra den viden, vi har dér, så ved vi meget nøje, at en stigning i farten vil medføre flere ulykker og flere dræbte.

Vi er meget enige i det, som blev sagt tidligere, bl.a. af trafikministeren: Én ulykke er én for meget.

Det har også klart vist sig, at hvis hastigheden stiger, i hvert fald på det her niveau, så medfører det en øget energimængde og et større CO<sub>2</sub>-udslip. Derfor tilsiger alt os at sige nej til det her forslag og sige, at det, der kunne være behov for, var at nedsætte hastigheden og så selvfølgelig

også få en drøftelse af, hvordan vi i langt, langt højere grad kan bruge de langt, langt sikrere trafikformer – jeg sagde ikke udelukkende, men i langt, langt højere grad.

Det eneste lyspunkt, jeg kunne se i debatten, var, da CD havde et indlæg, hvor man dog gav et tilsagn om, at den debat, vi skal have i udvalget og ved de følgende behandlinger, skal foregå på et sagligt grundlag. Så der er dog trods alt et lille bitte lys i mørket i den her debat, men det er meget lille.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Jeg synes, at hr. Søren Kolstrup skulle prøve at læse hele lovforslaget igennem, for vi har også andre indgangsvinkler til det her, nemlig at få flyttet trafikken væk fra landevejene. Bytrafik skal væk fra byerne og ud på motorvejene.

Er det noget, som hr. Søren Kolstrup synes er overvurderet, eller hvad mener han om et synspunkt om at få flyttet måske oven i købet tung lastbiltrafik ud på motorvejene og minimere den inde i byerne, hvor den stort set ikke har noget at gøre.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Vi ved jo alle sammen her, at hr. Søren Kolstrup tror så meget på tal og forskere, og at han ikke er særlig indstillet på, at vi har motorcykelbetjente på motorveje. Det gør han ikke meget ved. Men han vil gerne have de der fartfælder.

De giver jo ikke resultater om alkohol, som jeg også sagde til De Radikale før. Kan man så stole på statistikkerne? Der er jo mange, der er blevet taget i fartfælderne, eventyrlig mange, og de kommer ind som hastighedsforsøelser, men der er ingen alkoholtest. Kan man så stole på statistikkerne? Og er det så rigtigt, at det er farten, der dræber?

Dengang vi gik fra kæder på autoværnene på motorvejene og over til plader, som jeg sagde før, fik vi i Trafikudvalget lejlighed til at se et meget stort antal dødsulykker på motorvejene. Og jeg beklager at skulle sige det: Det var godt, at de ikke var gående, så stor var promillen. Så var de også kommet galt af sted, og det er meget sørgeligt.

Jeg kunne forstå, om vi lavede en fælles indsats mod det og sagde: Hastigheden spiller ikke så stor en rolle, når vi først kommer ind bag, hvordan ulykkerne virkelig sker.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Til hr. Klaus Kjær: Der er to begrundelser for at reklamere for motorvejene, som jeg har forstået det. Den ene er, at der er nogle, der taler om den relativt grønne motorvej. Og der er nogle, der taler om, at motorvejen sammenlignet med sidevejene sikkerhedsmæssigt er bedre.

Vores synspunkt – vi mener, der er belæg for det – er, hvad angår diskussionen om den grønne motorvej, at man der kan få mindre udslip. Men det viser det sig jo, at den optimale hastighed er 80 km/t., hvad angår udslip. Det vil sige, at i det omfang man kan holde sig til den fart, så har man dog opnået noget. Men det, motorvejen inviterer til, er højere fart, og det indebærer mere udslip, og det indebærer større risiko.

Men hvis man sammenligner med sidevejene, så har hr. Klaus Kjær måske en pointe. Men grunden til at denne pointe, som kan være rigtig lige for en stund, alligevel undermineres, er, fordi der desværre, som vi har læst tingene, er en dyb sammenhæng mellem den øgede hastighed på motorvejen og så, at man også inviterer til øgede hastigheder i omgivelserne. Så er man lige vidt.

Dertil kommer i øvrigt, at motorveje stadig væk genererer mere trafik og dermed flere trængselsproblemer m.m. Så alt i alt skal vi ikke have flere motorveje. Vi skal have færre motorveje.

Så til den bemærkning, som hr. Kaj Ikast kom med. Hr. Kaj Ikast blander tingene sammen. Her diskuterer vi motorveje, øget hastighed, men hr. Kaj Ikast vil gerne tale om fartfælder og alkoholisme. Det er to ting.

Det er sådan set ikke Enhedslisten, der har stået i spidsen for fotofartfælderne. Det er det ikke. Vi har sagt, at under nogle ganske bestemte betingelser kunne vi leve med dem, hvis det var et forsøg, og vi har også sagt, at de forsøg godt kunne udbredes. Men det har egentlig aldrig været vores udgangspunkt.

Hvad angår alkoholismespørgsmålet, så synes jeg, selv om jeg er rygende uenig med hr. Kaj Ikast i dag, næsten i alt hvad hr. Kaj Ikast har sagt, at hr. Kaj Ikast dog har sagt noget rigtigt i dag. Det er nemlig spørgsmålet om, at de, der fører automobilkøretøjer med de forkerte promiller, udgør et særskilt problem, og dem fanger man ikke med fotofælderne.

Men hvis hr. Kaj Ikast og jeg kunne blive enige om en særlig indsats i forhold til det, så var

der dog vundet noget, og det vil jeg gerne tale med hr. Kaj Ikast om.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Kim Behnke som privatist.

**Kim Behnke (UP):**

Indledningsvis synes jeg, det er ubehageligt, at man under debatten så ofte bruger ordet drab om det, der sker på motorveje og i trafikken i øvrigt. Det er mit indtryk, at det er meget sjældent, at der er et forsæt. Det, der sker, er ulykker, hvor der desværre er nogle, der dør. Men drab er altså noget, der foregår andre steder.

Så er det da rigtigt, at det ville være dejligt, hvis antallet af uheld i trafikken kunne komme ned på nul, som bl.a. fru Peschardt har været så optaget af.

Der er to muligheder, hvis vi vil have antallet af uheld ned på nul. Den ene er, at vi sætter farten ned til 0, for så sker der heller ingen uheld, og alternativet er, at der går en lyttemand foran hver bil og ringer med en klokke og siger: Pas på, her kommer en bil. Det alternativ vil jeg heller ikke anbefale.

Så opgaven er at minimere antallet af uheld. Men at have som ambition, at antallet af uheld skal være nul, er urealistisk. Der sker desværre uheld. Folk er spirituspåvirkede, folk er trætte, folk er uopmærksomme, og et område, som jo slet ikke er dyrket, er, at alt for mange er påvirket af f.eks. medicin, når de kører bil, og de overholder, hvad det angår, ikke færdselsloven. Men der er også dårlig vejbelægning, lavthængende broer, og hvad vi ellers senest har oplevet som årsag til, at der sker uheld.

Men så over til selve forslaget. Der er flere, der har været inde på de amerikanske forhold, og jeg kan sige som en af dem, der i hvert fald har kørt meget i USA, at situationen derovre er den, at man i langt højere grad varierer farten på motorvejsstrækninger.

Man har ikke en fart på f.eks. 70 miles, hvor man må køre det på hele strækningen. Det kan man køre på noget af strækningen. Så kommer der f.eks. et sted, hvor man kører igennem en skovstrækning, hvor der kan være risiko for fugtdannelser osv., og så sættes farten ned til 65 miles. Så kommer man ind i et bymæssigt bygget område, og farten sættes ned til 55-60 miles, hvorefter man igen må køre 70 miles.

På de strækninger, hvor man må køre 70 miles, som er den maksimale hastighed i USA, glider trafikken ofte meget nemt, fordi de store

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 belægningslag 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-

snævringer osv. Det her forslag forudsætter selvfølgelig også, at der, ligesom der står i det, og som det er gældende for alle lande, lokalt kan forekomme lavere hastighedsgrænser. Det er selvfølgelig klart. Det er en generel regel, men der skal selvfølgelig kunne forekomme afvigelser, når nu folk ikke selv kan finde ud af at afpasse hastigheden efter forholdene.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Det er rigtigt, som det er nævnt: Man skal altid køre efter forholdene. Det gælder også på motorvej. Når der bliver foreslået 130 km/t. på motorvej, så er det ikke generelt. Der vil være steder, hvor der er vejarbejde, og der kan være andre steder, hvor der er nedsat hastighed. Men det af hr. Kim Behnke skitserede vedrørende vidt forskellige hastigheder på motorveje er jeg bange for vil medføre en skov af skilte rundt på det danske vejnet, og det synes jeg ikke er særlig heldigt.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Mogens Andreasen som privatist.

**Mogens Andreasen (UP):**

Jeg synes, at de udtalelser, der kom, både fra ministeren og fra den socialdemokratiske ordfører her på talerstolen i dag, virkede lidt virkelighedsfjerne. De statistikker, som ministeren fremlagde, er vel i hovedsagen dækkende for alle andre veje end motorvejene.

Vi ved jo af erfaring, at det er få ulykker, der sker på motorvejene. Når de sker, så er det jo som regel, fordi der er en eller anden, der holder i siden, eller en eller anden, som må nødstoppe, hvor den efterkørende så er uopmærksom. Det er vel dér, de fleste ulykker sker på motorvejene.

Hvis hastigheden på motorvejene lå på 130 km/t., så er det jo helt sikkert, at trafikken glider, og når den gør det, så er vi jo ude for et system, hvor vi kan undgå, at man får ophobninger, der giver risiko for, at man kan støde ind i de forankørende.

Jeg har hele tiden ment, at det er rigtigt at forhøje hastighedsgrænsen til 130 km/t., og som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget er motorvejene de mest sikre, og det tror jeg på. En forhøjelse af fartgrænsen vil naturligt også være medvirkende til en bedre trafikglidning. Samtidig vil det forhindre, at man holder i en lang, lang kø og er miljøforurenende. Jeg synes,

at det også er noget, vi skal lægge vægt på, når vi nu skal have det her til at fungere.

Jeg tror ikke, at ministeren har ret, når han siger, at der er ved at komme en stigning i antallet af uheld. Jeg tror ikke på det. Jeg tror stadig væk, at det er de få uheld på motorvejene, men de mange uheld på alle de andre veje.

Jeg kan i hvert fald kun sige, at det her forslag synes jeg er godt, og jeg kan støtte det.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Klaus Kjær.

**Klaus Kjær (DF):**

Jeg synes ikke, debatten i dag har afdækket meget vedrørende dokumentation for, om der nu er en sammenhæng mellem højere hastighed på motorvej og antallet af trafikdræbte og kvæstede.

Det er jo en kendsgerning, at 8 pct. af trafikulykkerne sker på motorvejene. De 92 pct. sker altså uden for motorvejene, og det stemmer vel også meget godt med de ca. 40 ud af 500 trafikdræbte om året, der dræbes på motorvejene. Men så skal man altså lige tænke på, at hvis der er en sammenhæng mellem hastighed og fare, skulle det jo medføre et forholdsvis større antal trafikdræbte på motorvej, og det viser sig jo ikke at være tilfældet. Tallet er jo forholdsvis lavere.

Jeg vil gerne have lov til at sige tak til ordførerne fra Venstre og De Konservative, til hr. Kim Behnke og hr. Mogens Andreasen og vel navnlig til hr. Arne Melchior fra CD for de efterlysninger, hr. Arne Melchior kom med under sit indlæg, nemlig at vi fik nogle konkrete, saglige tal på bordet, som vi kunne bruge. Jeg har forsøgt at indsamle tal for uheldsfrekvensen på motorveje i Europa, når der ses bort fra uheld på steder med vejarbejde osv., og når der tages hensyn til, hvor mange kilometer der køres på motorveje – ikke, som fru Vibeke Peschardt efterlyste, en forholdsmæssig beregning af, hvor mange kilometer motorvejsstrækning vi har i forhold til det øvrige vejnet. Det er ikke det, det drejer sig om. Det er et spørgsmål om, hvor mange hundredtusinder eller millioner eller milliarder kilometer, der køres på det danske motorvejsnet og i de andre europæiske lande, som vi normalt sammenligner os med, og specielt er det jo interessant at få oplyst uheldsfrekvensen i de lande, der har hastighedsbegrænsning på 130 km/t., når alle faktorer tages i betragtning.

Jeg håber, vi i højere grad kan få fremskaffet nogle tal under udvalgsbehandlingen, for der er

flere tilgængelige tal end dem, jeg har fået oplyst. Jeg håber også, at man i højere grad vil lægge vægt på, hvordan de faktiske uheldsfrekvenser ændrer sig, når man hæver hastigheden. Rent forskningspolitisk kan man jo godt sidde bag et skrivebord og finde ud af noget, men når vi ser på de praktiske erfaringer, er der jo ikke nogen forskel i uheldsfrekvensen, selv om man hæver hastigheden.

Eksemplet fra USA viser jo tydeligt, at der ikke er nogen forskel. Man lod det være op til hver enkelt stat at fastsætte en hastighedsgrænse i stedet for det tidligere generelle forbud mod at overskride de 55 miles eller ca. 88 km/t. Erfaringerne viser, at der kom en lille smule større uheldsfrekvens i de stater, hvor hastigheden blev givet fri, men det er en så lille forskel, at det svarer til 1 million ture tværs over USA for hver yderligere trafikdræbt person.

Jeg ser frem til en objektiv og saglig behandling i udvalget, hvor jeg som sagt håber at få nogle flere tal på bordet, som kan belyse sagen.

#### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Det er sådan, at jeg snart ikke tør bidrage med flere tal – men alligevel! Jeg er ikke så optimistisk, at jeg tror, det gør indtryk – men alligevel!

Det er nu blevet sagt heroppefra flere gange, at på motorvejene er der ikke så mange, der bliver slået ihjel, at det primært er på de andre veje, man bliver slået ihjel, og at den stigning, der har været i antallet af dræbte på motorvejene, ikke tæller med. Med hensyn til antallet af ulykker på hele motorvejsnettet fra 1995 til og med 1999 er det sådan, at antallet af ulykker med personska- de har været stigende. Og i samme periode er længden af motorvejsnettet øget fra 954 km i 1995 til 1.121 km i 1999. Det var noget af det, hr. Arne Melchior var inde på. I samme periode er trafikmængden også steget, men antallet af uheld i forhold til trafiktætheden, altså uheldsfrekvensen, har været meget konstant, nemlig 0,04 ulykker med tilskadekomne pr. million kørt kilometer på motorvej gennem hele perioden.

Til gengæld er uheldsfrekvensen på andre typer veje faldet i den samme periode, mens den altså har været nogenlunde konstant på motorvejene. En af de nærliggende forklaringer på, at frekvensen ikke er faldet på motorvejene, mens den er faldet på andre veje, er forøgelse af hastigheden – bare til almindelig oplysning.

Så har jeg hørt hr. Klaus Kjær sige to gange, at det er utrolig svært at få nogle tal. Jeg ved ikke, hvor hr. Klaus Kjær har det fra, men jeg er sikker

på, at vi gerne skal bidrage. Det er sådan, at Vejdirektoratet har indsamlet informationer om hastighedsgrænser for 41 europæiske lande. Det kan man faktisk se på Vejdirektoratets hjemmeside, og heraf fremgår det, at Frankrig, Italien, Kroatien, Polen, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet, Ukraine og Østrig alle har en generel hastighedsgrænse på 130 km/t. på motorveje. Herudover er det sådan, som det også har været nævnt, at i Tyskland er der ikke en generel grænse, men en anbefaling om maks. 130 km/t., og for alle andre lande gælder det, at der lokalt kan forekomme lavere hastighedsgrænser.

For nærværende findes alene overordnet information om ulykker i de europæiske lande i OECD's database IRTAD, der står for International Road Traffic and Accident Data Base. Den kan man slå op på Rådet for Større Færdselssikkerheds hjemmeside, og her findes information om antallet af uheld med dræbte og personska- de på motorveje, totalt fordelt på lande og år. Samtidig findes information om længden af og trafikken på motorveje, og i tallene indgår altså også de motorvejsstrækninger, som måtte have lavere hastigheder end den generelle. Desværre findes der ikke informationer i IRTAD om alle de lande, jeg nævnte, bl.a. fordi den kun indeholder oplysninger om OECD-lande.

Oplysningerne viser, som jeg også understre- gede i mit første indlæg, at der generelt er flere dræbte pr. kilometer motorvej i de lande, der har en grænse på 130 km/t., sammenlignet med de lande, der har en lavere grænse. Antallet af personska- deuheld i forhold til trafikmængden er mellem to og fem gange højere for disse lande, så tallene findes altså, hvis man ellers vil tro på dem.

(Kort bemærkning).

#### **Klaus Kjær (DF):**

Trafikministeren glemmer at oplyse, at ifølge de oplysninger, vi har, er det rigtigt, at der er sket en stigning i antallet af dræbte på motorvej, men samtidig er der i den nævnte periode sket en for- øgelse af trafikmængden på 50 pct. Men nu sy- nes jeg, vi skal lade tal være tal, og lad os så få nogle objektive, tilgængelige tal på bordet under udvalgsbehandlingen, så vi kan forholde os ob- jektivt til sagen og ikke skal stå og diskutere tal- magi her fra talerstolen.

Men jeg vil godt påpege endnu en gang, at jeg har spurgt trafikministeren, om jeg kunne få helt specifikke tal, der var rensset for alle andre ting end hastighed, for så vidt angår antallet af ulyk-



ker i forhold til antallet af kørte millioner kilometer på motorveje i de enkelte lande, og jeg har fået at vide fra ministerens side, at sådanne tal ikke er tilgængelige.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Jeg vil gerne sige til ministeren, at vi ville jo få en helt anderledes glidende trafik, hvis vi regulerede hastighedsgrænsen på motorvejene. Folk kunne så koncentrere sig om at køre bil og holde øje med vejen i stedet for næsten konstant at skulle kigge på speedometeret for ikke at overskride de strikse hastighedsgrænser, vi opererer med, og det må da også gøre indtryk på trafikministeren, at mange af de lande, vi normalt sammenligner os med, opererer med andre hastighedsgrænser, end vi gør.

Jeg synes, der er stor grund til at se på hastighedsgrænserne og få dem reguleret i et fornuftigt tempo. Det er mere trafik sikkert at køre 130 km/t. i dag end for 10-12 år siden, da vi valgte 110 km/t., og som jeg tidligere har nævnt, må forbedringen af vejenes beskaffenhed og bilernes udstyr da også gøre et indtryk.

(Kort bemærkning).

**Mogens Andreassen (UP):**

Som jeg sagde i mit indlæg for lidt siden, synes jeg, at både ministeren og den socialdemokratiske ordfører var virkelighedsfjerne med det, de kom frem med her fra talerstolen.

Til ministeren: Der er jo i realiteten kun tale om en tilpasning. På motorvejene, hvor grænsen i dag er 110 km/t., er der ikke mange bilister, som ikke kører 130 km/t., og der er oven i købet nogle, der kører stærkere. Men den tilladte hastighed burde simpelt hen være 130 km/t. på motorvejene, så trafikken virkelig kunne afvikles, og vi blev fri for de store trafikpropper rundt omkring.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Det ærede Ting må have mig undskyldt, men det er altså næsten ikke til at holde ud. Uanset hvad man kommer frem med af tal, som er faktisk dokumenterede, bliver de fuldstændig og totalt benægtet, og den ene gang efter den anden hører man overhovedet ikke efter, hvad der egentlig bliver sagt. Det er jo ikke til at føre en diskussion, når det er sådan goddag, mand – økseskaft hele vejen igennem!

Hr. Klaus Kjær siger, at udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne på motorvejene skal

ses i forhold til, hvor mange motorvejskilometer der køres. Ja! Det var præcis det, jeg sagde, og jeg skal gerne sige det én gang til: Antallet af kilometer motorvej er faktisk steget fra 954 i 1995 til 1.121 i 1999, fra 1998 til 1999 er der en stigning i antallet af dræbte på motorvej fra 33 til 42, og når man regner det hele ind, antal kilometer og trafik tæthed osv., kommer man frem til det resultat, jeg nævnte, og det er altså det svære ord uheldsfrekvensen – altså hvor mange uheld der sker, når alle de forhold, hr. Klaus Kjær nævnte, tages i betragtning. Den har været konstant på motorvejene, og pointen er, at den er faldet på de andre veje – altså uheldsfrekvensen, ikke antallet af uheld.

Hr. Mogens Andreassen mener, at vi er fuldstændig ude af trit med virkeligheden, og hr. Mogens Andreassen har konstateret, at alle mennesker kører 130 km/t. på motorvejene i dag. Jeg vil bare sige, at målingerne af gennemsnitshastigheden på motorvejene viser, at i dag er den 118 km/t., og hvis det er sådan, at vi ændrer grænsen, vil hastigheden stige ganske meget. Men gennemsnittet er altså 118 km/t., ikke 130 km/t., og det vil sige, at der er nogle, der kører over 130 km/t., og nogle kører under 110 km/t., for alle kan altså ikke køre med gennemsnittet.

(Kort bemærkning).

**Klaus Kjær (DF):**

Jeg tror ikke, ministeren vil forstå, hvad det er, jeg siger, for jeg tror godt, han kan forstå det.

Det, der er relevant, er jo ikke, hvor mange kilometer motorvej vi har, men det er jo det, ministeren hele tiden refererer til. Det, der er relevant, er, hvor mange motorvejskilometer der samlet set bliver kørt om året herhjemme, og det er sådan, som der også står i lovforslaget, at i 1994 var det 6,02 milliarder kørte motorvejskilometer, og i 1999 blev der kørt 9,57 milliarder motorvejskilometer, altså mere end en halv gang flere.

(Kort bemærkning).

**Mogens Andreassen (UP):**

Min sidste bemærkning til ministeren skal være, at det er udmærket med statistikker. Men virkeligheden viser, at når man kører på motorvej, kører hovedparten 130 km/t., og det mener jeg stadig er en rimelig hastighed. Jeg kan godt forstå, ministeren hænger sig meget i statistikkerne, men jeg synes, ministeren skal tage skyklapperne af og se på virkeligheden og ikke kun hænge sig i statistikker.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Ja, nu skal jeg nok lade være, men det her går altså over min fatteevne.

Der er altså nogle af os, der ikke kører for hurtigt ude på motorvejene. Faktisk er det sådan, at jeg overholder de 110 km/t., og der er folk, der kører langsommere, og der er folk, der kører hurtigere. Derfor kan hr. Mogens Andreasen ikke bare sige, at de 118 km/t. bare er et tal, bare er statistik, og at hr. Mogens Andreasen har kørt derude og set, hvordan det forholder sig. Der er også nogle, der kører 150 km/t., der er nogle, der kører 160 km/t., der er nogle, der kører over 200 km/t., og det påvirker alt sammen gennemsnittet. Men hr. Mogens Andreasen kan ikke komme uden om, at gennemsnittet er målt til at være 118 km/t., og så kan hr. Mogens Andreasen forholde sig til statistik, som han vil. Men hvis det er sådan, at vi helt ser bort fra det, er vi jo hinsides alt.

Til hr. Klaus Kjær: Jamen det er altså næsten ikke til at holde ud. Når man tager antallet af færdselsuheld, antal dræbte på motorvejene, antal kilometer og trafikmængden, dvs. hvor mange motorvejskilometer der bliver kørt, kommer man frem til, at uheldsfrekvensen på de danske motorveje er uændret, og den samme beregning viser, at uheldsfrekvensen på andre danske veje er faldet. Det har jeg sagt igen og igen heroppefra.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Mogens Andreasen for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Mogens Andreasen (UP):**

Det kan godt være, at statistikkerne findes, men det er altså stadig sådan, at folk kører med de hastigheder på motorvejene, jeg nævnte, i hvert fald dér, hvor jeg selv kører. Men når gennemsnitshastigheden er 118 km/t. på motorvejene, hvad er der så i vejen for at tillade de sidste 12 km til en gennemsnitshastighed på 130 km/t.?

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Afstemning****Den fg. formand (Grete Schødt):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**B) Første behandling af beslutningsforslag nr. 8 103:****Forslag til folketingsbeslutning om mulighed for privat øvelseskørsel forud for erhvervelse af kørekort.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(FremSAT 25/1 01).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Forslagsstillerne har foreslået, at der skabes mulighed for privat øvelseskørsel.

Uddannelse af bilister og ikke mindst uddannelsen af de unge er et vigtigt emne i hele spørgsmålet om færdselssikkerhed, og jeg er enig med forslagsstillerne i, at manglende rutine kan være årsag til, at så mange unge indgår i ulykkesstatistikken. Det er også baggrunden for, at der er sket og fortsat vil ske en forstærket indsats på køreuddannelsesområdet.

Færdselsstyrelsen har allerede i juli 1999 og igen i januar 2001 skærpet kravene til køreuddannelsen, som tager sit udgangspunkt i en videreudvikling af de gældende danske undervisningsplaner for køreuddannelsen. Reglerne opstiller mindstekrav til undervisningens varighed. Formålet hermed er dels at øge elevernes antal af praktiske køretimer på vejene, dels at kørelærerne ikke på samme måde som tidligere skal kunne konkurrere udelukkende på prisen for den køreundervisning, de udbyder.

I den danske køreuddannelse er valgt den strategi at lade den professionelle kørelærer forestå uddannelsen af nye bilister ud fra den betragtning, at et professionelt indlæringsmiljø på basis af et detaljeret uddannelsesmål i undervisningsplanerne for køreuddannelserne vil skabe de bedste resultater, og netop de elementer,