

[Margrete Auken]

falde ham ind at sætte flere menneskers liv og forlighed på spil i trafikken, og hvis det er det svar, jeg får, vil jeg komme med min helt uforbeholdne undskyldning for, at jeg kunne mistænke ministeren for noget sådant.

Justitsministeren (Engell):

Nu har jeg aldrig nogen sinde oplevet at få en uforbeholden undskyldning fra fru Margrete Auken, så alene det kunne jo være fristende med hensyn til udformningen af det svar, jeg agter at afgive.

Men fru Margrete Auken spørger mig, om Justitsministeriet har dokumentation for, at hævede hastighedsgrænser på motorvejene alt andet lige ikke vil medføre flere ulykker. Som svar på dette spørgsmål kan jeg oplyse – og det kommer nok ikke overraskende for fru Margrete Auken – at Justitsministeriet ikke er i besiddelse af dokumentation herfor, men statistiken viser til gengæld, at det kun er en meget beskeden del af dødsfaldene i trafikken, der sker på motorvejene.

Trafiksikkerheden på motorvejene er høj i forhold til sikkerheden på alle andre kategorier af veje. Uheldsfrekvensen er væsentlig lavere på motorvejene end på nogen anden vejkategori. Også totalt set er antallet af dræbte på motorvejene lille set i forhold til det samlede antal trafikdræbte. Kun ca. 15-20 ud af det årlige antal omkomne i trafikken på omkring 700 sker på motorvejene, og det svarer altså til ca. 3 pct. af samtlige dødsulykker i trafikken. Dette beskudne tal omfatter endda samtlige ulykker med dødelig udgang, også dem, hvor andre faktorer end hastigheden har spillet ind som afgørende moment.

Som bekendt er det imidlertid ikke længe siden, at Folketinget sidst tog stilling til spørgsmålet om hastighedsgrænser i forbindelse med det forslag, CD havde fremsat her i Folketinget. Derfor er det også klart, at der ikke i øjeblikket er grundlag for at komme med et nyt forslag om en højere generel hastighedsgrænse på motorvejene.

Men det betyder ikke, at overvejelserne om gældende hastighedsregler for motorveje er gået i stå. Uheldstallene afspejler ikke hastighedsgrænsen i sig selv, men bilisternes faktiske hastighed. Fru Margrete Auken rammer efter min opfattelse således ikke kernen i problemet, når hun alene fokuserer på hastighedsgrænsens be-

tydning. Hvis det er muligt at tilpasse hastighedsgrænserne, så de bedre svarer til bilisternes faktiske hastighed, uden at de sætter hastigheden op, behøver en regulering af hastighedsgrænsen ikke at føre til flere uheld.

Jeg må her nævne, at spørgsmålet om hastighedsgrænser ikke nødvendigvis behøver at dreje sig om, hvorvidt hastighedsgrænsen på hele motorvejsnettet skal være højere. Det behøver ikke at være en naturlov, at den højest tilladte hastighed skal være den samme på alle motorveje.

Færdselssikkerhedskommissionen har således i sine udtalelser om hastighedsgrænser peget på muligheden af at indføre differentierede hastighedsgrænser på motorvejene.

Margrete Auken (SF):

Jeg forstår på ministerens første del af svaret, at han stadig væk hører til den slags mennesker, der mener, at vi har bygget motorvejene sådan, at der nok er plads til lidt flere ulykker.

Nu er motorvejene faktisk bygget sådan, at der ikke skal ske ulykker. Vi accepterer en meget lav risiko på dem, og hvis man sammenligner de danske tal med samtlige andre internationale tal – vi har gennemgående lavere hastigheder bortset fra i Storbritannien – så har vi også lavere ulykkestal, end man har i de andre lande. Og jeg kan fortælle justitsministeren, hvis han ikke er opmærksom på det, at i Frankrig foreslår nu Michel Rocard, at hastighederne kommer ned på 110 km på motorvejene – de har haft mange ulykker dér – og at de i øvrigt kommer ned på 70 km på landevejene.

Det er den ene side af denne sag. Men jeg er meget ked af, at ministeren kommer med et udspil igen, for det betyder igen, at vi får svært ved at få politiet til at respektere, at de gældende hastighedsgrænser skal overholdes, ligesom det ikke vil lette de vanskeligheder, de justitsministerielle myndigheder, herunder Rådet for Større Færdselssikkerhed, i forvejen har med at få frihed til køre nogle ordentlige kampagner for de hastighedsgrænser, vi har.

Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg godt kunne høre, hvad der lå bag argumentet om, at man kunne tilpasse hastighedsgrænsen, uden at hastigheden øges. Ministeren tænker her på det hollandske eksempel. I Holland er der sket det, at man for første gang kørte en hastighedskampagne i 1988, og det havde også sin virk-