

Når denne udtalelse foreligger, vil jeg vende tilbage med en besvarelse af spørgsmålet.

### Spm. nr. S 3068

Til trafikministeren (16/7 96) af:

**Pia Kjærsgaard (DF):**

»Hvor mange blev trafikdræbt i 1. halvår 1996, hvor årsagen direkte kunne tilskrives for høj hastighed, og hvilken hastighed blev noteret, da ulykken skete, og i forhold til hvilken gældende lovlig hastighed?«

### Begrundelse

For høj hastighed er et begreb, der bl.a. benyttes i statistik, men det interessante er også at få oplyst, hvor meget der er kørt for stærkt, og i forhold til hvilken lovbestemt hastighed.

### Svar (30/7 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Spørgsmålet om antallet af trafikdræbte, hvor årsagen direkte har været for høj hastighed, kan ikke besvares entydigt. Det skyldes, at der sjældent er én enkelt årsag til et trafikuheld. Et uheld er som oftest resultatet af et samspil mellem flere uheldige faktorer, f.eks. forholdene på kørebanen, køretøjets stand, førerens opmærksomhed, omgivelserne og bilens hastighed.

Det er endvidere vanskeligt at afgøre, hvor hurtigt de involverede parter har kørt i uheldsøjeblikket. Politiet foretager skøn/beregninger eller indhenter vidneoplysninger om hastighed i uheldsøjeblikket, som indgår i den videre behandling af sagen.

Selv om det kan være svært at fastslå, præcis hvilke faktorer der er udslagsgivende for det enkelte uheld, er der ingen tvivl om, at hastighed har en stor betydning for trafiksikkerheden. Den tilgængelige viden viser, at risikoen for uheld øges ved for høj hastighed, og at de skader, der opstår, når ulykkerne er sket, er meget alvorligere, når der køres med for høj hastighed.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har beregnet effekten på antallet af dræbte og tilskadedkomne, hvis gennemsnitshastigheden faldt til de gældende generelle hastighedsgrænser. Dis-

se beregninger – som er baseret på udenlandske og danske studier af effekten af ændrede hastigheder – viser, at det er muligt at opnå en reduktion i antallet af dræbte med mindst 100 årligt og antallet af tilskadedkomne med i størrelsesordenen 1500 årligt. Uheldstallene kan således reduceres ganske betydeligt, alene hvis trafikkanterne overholdt hastighedsgrænserne.

Hastighed er således afgørende for, om der sker uheld, og hvor alvorlige de bliver. Derfor er hastighed et af de vigtigste indsatsområder, når antallet af uheld på vejene skal reduceres.

Dette er baggrunden for, at jeg – som bekendt – har taget initiativ til iværksættelsen af et forsøg med automatisk hastighedskontrol. Der er på finansloven for 1996 afsat 30 mio. kr. til dette forsøg, som går i gang i starten af 1997.

### Spm. nr. S 3069

Til trafikministeren (16/7 96) af:

**Pia Kjærsgaard (DF):**

»Hvor mange af de trafikdræbte i 1. halvår 1996 blev dræbt på grund af eneulykker (ulykker, hvor det var føreren af køretøjet, der var skyld i egen ulykke), hvor mange var der ikke involveret et motorkøretøj ved, og ved hvor mange ulykker blev en udenforstående person trafikdræbt (en person, der var passager i en modkørende bil, eller en fodgænger/cyklist)?«

### Begrundelse

Den nyeste statistik fortæller, at der er 256 personer, der har mistet livet i trafikken, men der mangler en mere dybtgående statistik for, hvordan ulykkerne er sket.

### Svar (30/7 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at udtale sig detaljeret om de ulykker, som er sket i 1. halvår 1996. De opgørelser, som foreligger på nuværende tidspunkt over uheld i 1. halvår 1996, er foreløbige og meget summariske. Besvarelsen i det følgende tager derfor udgangspunkt i tal fra 1994, der er det seneste år, hvor statistikken er komplet.