

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.