

(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