

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 understregede 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 forøgelse af trafikmængden på 50 pct. Men nu synes 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 objektivt 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-