

så ikke betyde, at der så gennemsnitligt bliver dræbt flere? Jo, ville nok alle sammen så have sagt, det kan godt være, at det ud fra en teoretisk betragtning ville være sådan, men hvis man går ind og ser på statistikken, så taler den altså bare i den modsatte retning. Det gør altså, at selv om gennemsnitshastigheden er steget betragteligt på motorvejene, så er antallet af dræbte pr. kilometer rent faktisk faldet. Og det er derfor, jeg siger, at statistik og teori kan være meget taknemmeligt.

Regeringen tager færdselssikkerheden alvorligt, men vi ønsker også hastigheden sat op til 130 km/t., og derfor er det altså en afbalanceret måde, man må få en indfaldsvinkel til det her på, og ikke det her meget teoretiske skoleridt.

#### **Formanden:**

Debatten om, hvad regeringen måtte komme med på et eller andet tidspunkt, er afsluttet.

Hvis der er nogen, der herudover ønsker korte bemærkninger til det forslag, vi behandler, så er der åbent for det. Ellers er der mulighed for, at ordføreren for forslagsstillerne kan få ordet for en afsluttende bemærkning.

#### **Poul Fischer (DF):**

Jeg vil godt starte med at sige tak til ministeren og partiernes ordførere for debatten her i dag, selv om der ikke er kommet de udmeldinger, som vi gerne ville høre og forventede, efter hvad man har sagt ved tidligere behandlinger her i Folketingssalen, hvad man har sagt i valgkampen, og ikke mindst hvad der står i regeringsgrundlaget.

Kl. 18.35

Den tidligere regerings og venstrefløjens synspunkter er kendt stof. Vi er ikke enige, men det vidste vi.

Vi har op gennem 1990'erne set store stigninger i trafikmængden. Men Trafikudvalget har i januar behandlet hvidbogen »Den Europæiske Transportpolitik«, og af hvidbogen fremgår, at trafikmængden frem til år 2020 vil stige med minimum 25 pct. Samtidig har man en målsætning om, at uheldsfrekvensen skal halveres. Det er en ambitiøs målsætning, som vi dog i Dansk Folkeparti er enige i.

Den tidligere regering havde en handlingsplan, der sagde, at enhver ulykke er én ulykke for meget. Det er udmærket at have nogle målsætninger, men man skal forholde sig til virkeligheden.

Fremtiden genererer mere trafik, og den skal afvikles med færrest mulige uheld og trafikdrab. Status på det danske motorvejsnet i dag er, at gennemsnitshastigheden er ca. 120 km/t. Den nugældende lovgivning tillader en maksimumshastighed på 110 km/t., og alene dette skriger jo til himlen.

Da de faktiske forhold viser en gennemsnitshastighed på 120 km/t., og hvis vi går ud fra, at målingerne udtrykker en normalfordeling, så er der jo lige så mange biler, der kører 130 km/t., som der kører 110 km/t., og lige så mange, der kører 140 km/t., som der kører 100 km/t. Og det samme kan jeg sige med 150 km/t. kontra 90 km/t. Der mangler ganske enkelt en kørselskultur i Danmark.

Dansk Folkeparti lægger i bemærkningerne til lovforslaget op til, at bødeniveauet skærpes for overskridelse af 130 km/t. I den forbindelse kunne man overveje at supplere udskrivningen af bøder med et klippekortsystem, som man kender det f.eks. i Tyskland. Samtidig kunne man så lære bilisterne kørselskultur, således at de afpassede hastigheden efter forholdene, det vil altså sige, at kørsel på motorvej tilsiger en vis minimumshastighed med hensyn til afvikling af trafikken. Det vil efter vores bedste overbevisning resultere i en faldende uheldsfrekvens, idet trafikken herved afvikles mere glidende.

Der er ingen sammenhæng mellem skrivebordsberegninger, der siger, at øget hastighed genererer flere uheld, og de mange eksempler, der viser det modsatte.

Det hævdes af flere af ordførerne, at det danske motorvejsnet ikke er bygget til højere hastigheder end de nuværende 110 km/t., og magen til en gang vrøvl ...! Hvilken forskel er der på de motorveje, der blev projekteret, da vi havde fri hastighed, og de, der bliver projekteret efterfølgende? Og hvilken forskel er der på de danske motorveje og de udenlandske, der tillader hastigheder på 130 km/t.? Efter min overbevisning ingen.

Det er forståeligt og rigtigt, at strækninger uden midterrabat og strækninger uden nødspor tilsiger reduceret maksimumshastighed. Men så må ministeren have fat i finansministeren, så der kan afsættes penge til etablering af nødspor og midterrabatter. Danske bilister betaler ca. 40 mia. kr. om året i skatter og afgifter, så der skulle være penge nok at tage af til formålet.

Dansk Folkeparti er også enig i, at hastigheden skal reduceres på strækninger omkring byer