

Allerede i 1985, da vi oprettede Færdselssikkerhedskommissionen, var vi enige om – og det er også efterhånden blevet en fælles europæisk standard – at man ikke måler på antal kørte kilometer, men på antal mennesker. Det vil sige, at hvis der er flere kørte kilometer, skal der kompenseres, hvis det giver flere ulykker. Det gør det ikke altid, for hvis der er trafikmarmelade, kører man ikke hurtigere, men står stille, og så siger det jo sig selv, at det ikke er farligt. Trafikmarmelade er en stor fordel for færdselssikkerheden, ligesom huller i vejene er det, for så kører folk langsommere. Men i det omfang, det øger ulykkesrisikoen, skal der kompenseres.

Jeg havde egentlig lovet dem i Justitsministeriet, jeg har snakket med, at jeg ikke ville røbe, at de var blanke. Men når justitsministeren selv gør det, vil jeg sige, at man regner med kørte kilometer i stedet for at regne med antal personer. Men i alle de lande, hvor man arbejder med færdselssikkerhed og færdselssikkerhedsmål, er det ikke antal kørte kilometer, men antal mennesker, man ser på. Det vil sige, at hvis man har øget kørsel, skal man kompensere for det, hvis man skal nå de mål, man har sat sig, og så skal man altså have endnu skrappe tiltag.

Jeg ser frem til, at vi får et statistisk materiale, men jeg vil bare sige, at vi står med store problemer, for i forvejen var det et svagt statistisk materiale, vi havde. Jeg har spurgt direktøren i Dansk TransportForskning, om de ville arbejde på at få et bedre materiale, som man har i flere andre lande, men det var man ikke interesseret i. Derfor er jeg altså ret bekymret for, hvad der kommer til at ske nu, efter at man har skåret dramatisk ned på transportforskningen og har skåret dramatisk ned på Vejdirektoratets færdselssikkerhedsforskning.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Nu begynder fru Margrete Auken at blive mere nuanceret og erkende, at det statistiske materiale ikke er så godt. Det er nemlig det, der er problemet.

Fru Margrete Auken bruger i sin argumentation hastighedsoverskridelserne på op til 140, 160 km/t. til at fortælle, at hastigheden ikke må ligge i intervallet fra 110 til 130 km/t., men det er de forkerte tal, fru Margrete Auken bruger i sin debat. Problemet er nemlig, at vi ikke ved, hvornår hastighedsoverskridelsen er årsagen, og hvornår den er virkningen.

Når politiet udarbejder statistikker, indberetter man færdselsuheld, hvor der har været en hastighedsoverskridelse, men man indberetter ikke, om årsagen rent faktisk er, at bilisten er faldet i søvn. Det bliver registreret som en ulykke med en hastighedsoverskridelse. Det kan man typisk gøre, når man via fartskrivere har vished for, hvad årsagen er, men problemet er, at fru Margrete Auken bruger statistikken, fordi hun har det mål, at hun vil bilismen til livs.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, jeg vil ulykkerne til livs. Men skidt med det.

Jeg vil godt sige til hr. Nonbo, at problemerne med statistikken er, at vi f.eks. for motorvejenes vedkommende har for dårlige undersøgelser af, hvordan det foregår. Det har hr. Nonbo ret i. F.eks. er det sådan, at hvis en lastbil er involveret i en ulykke, og det ikke umiddelbart kan påvises, at det er lastbilens skyld, siger man, at den har kørt lovligt.

Med hensyn til politiets indberetninger har vi faktisk diskuteret med Færdselssikkerhedskommissionen, hvad vi skulle gøre, fordi det kun var den part, der havde ansvaret, som blev beskrevet. Det har været et af problemerne.

Et andet problem har været den manglende konklusion, der skulle drages af materialet. Vi har statistik for – og vi har desværre og uhyggeligvis globale storskalaforsøg, som jeg henviste til før – at når gennemsnitshastigheden øges, øges risikofaktoren to, tre, fire gange. Det kan vi tydeligt se overalt, selv om der er ganske svage nuancer i det.

Et af problemerne med statistikken er også, at f.eks. i Tyskland, hvor man har en meget, meget skrappe kontrol på landevejene og i byerne, end vi har i Danmark, har man stadig ikke fået færre ulykker. Det kan have meget med den frie hastighed på motorvejene at gøre, men vi har dårlig statistik over det.

Kl. 10.10

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Kan fru Margrete Auken så forklare, hvorfor antallet af trafikdræbte falder, når hastigheden stiger fra 114 km/t. til 119 km/t.?

Så vil jeg lige fortælle fru Margrete Auken, at jeg har indberettet statistikker. Det er sådan, at hvis en lastbilchauffør kører 70 km/t. og falder i søvn bag rattet, bliver det registreret som det, det er, nemlig et uheld på grund af, at han er fal-