

digt. Hvis man ser på tallene fra 1991 og frem, så kan man se, at lige da man satte hastigheden op til 110 km/t. og havde forøget kontrol, faldt den gennemsnitlige hastighed, og det kan ses meget tydeligt på ulykkerne. Så svækkes kontrollen, og så steg antallet af ulykker igen dramatisk, og man skal se både på dødsfald og alvorligt tilskadekomne. Hr. Helge Adam Møller ved jo udmærket godt, at mange af de alvorligt tilskadekomne er døde senere hen. Det går jeg ud fra han kan huske fra kommissionsarbejdet. Man kan se det i dramatisk grad. Så hvis det er meningen, at den kontrol skal svækkes igen, så er det altså meningen, at vi accepterer, at der kommer endnu flere dræbte, endnu flere dræbte.

Og min fornemmelse er, at det accepterer regeringen faktisk, at det synes man er o.k. Hvor der handles, der spildes. Er det hr. Helge Adam Møllers holdning, at det er o.k.?

Og kunne jeg så måske få svar på det dér med vejene. Jeg går ud fra, at jeg ikke kan, men ...

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Helge Adam Møller og derefter fru Margrete Auken som ordfører.

(Kort bemærkning)

**Helge Adam Møller (KF):**

Det er nok svært at bidrage med mange nye synspunkter på nuværende tidspunkt. Vi har gravet os ned, kan jeg høre.

Men lad mig lige sige med hensyn til fru Margrete Aukens spørgsmål om de der landeveje, og hvad det er for nogle landeveje, man flytter trafikken over på eller modsat fra landevej til motorvej: Jeg har ikke brugt det som noget stærkt argument. Jeg vil ikke udelukke, at det sker enkelte gange, men det er ikke noget stort og stærkt argument. Jeg har argumenteret for, at motorveje er ekstremt sikre, og jo mere motorvej vi har, jo sikrere bliver trafikken.

Lad mig så sige, at debatten minder lidt om den, vi havde for et års tid eller halvandet siden. Det var dér, vi hævdede hastighedsgrænserne – det var under den gamle regering – fra 70 km/t. til 80 km/t. for lastbiler på motorveje. Der var også mange af de nu deltagende debattører, der var oppe at holde lige så flammende taler om, hvor mange dræbte og kvæstede der ville blive.

Det har vi fået tal på nu. Det har ikke medført én ulykke ekstra. Det har heller ikke medført, at lastbilerne kører én kilometer hurtigere, for de kører stadig væk kun op til den hastighed, hvor den elektroniske begrænser slår fra, nemlig ved

92-93 km/t., og det har de gjort hele tiden. Det er ligesom om, man ikke vil forholde sig til virkelighedens verden.

Lad mig så slutte med, at folk der har siddet og hørt på denne her debat, de må jo tro, at færdselssikkerheden i Danmark bliver ringere og ringere, og at der bliver dræbt flere og flere. I 1970, da vi havde under det halve af den trafikmængde, vi har i dag, blev der dræbt 1.229. Det er tre gange så mange som i dag. Der blev kvæstet over 30.000. Skal jeg fortælle, hvad tallet for kvæstede er i dag? Det er ca. 7.000, altså en fjerdedel. Og antallet af dræbte er gået ned til en tredjedel af det, det var for 30 år siden, selv om trafikken er mere end fordoblet.

Og kald mig Mads, hvis vi ikke om 10 år kan mødes her igen, efter at vi har fået sat hastigheden op på motorvej, og med folk, der kører lidt mere efter forholdene, og alligevel vil vi se – på trods af det, eller i kraft af det – at der også om 10 år vil være markant færre dræbte og kvæstede i den danske trafik, end der er i dag. Og det er godt.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Og så er det fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Forslagsstilleren til det her forslag burde meldes til politiet. Det er af debatten hidtil fremgået, at man altså er indforstået med, at der bliver slået flere ihjel, at der bliver kvæstet flere. Jeg synes bare, at det skal frem én gang til. Det er udtryk for en hårrejsende kynisme.

Kl. 15.15

Så er vi i debatten ikke kommet ret meget ind på, hvad man gør for at sløre det. Jeg har mærket mig, og det er jeg faktisk temmelig chokeret over, at justitsministeren er gået over til at bruge en beregningsmetode, som vi bandlyste i midten af 1980'erne, nemlig at man regner ulykker pr. korte kilometer i stedet for pr. mennesker.

Der kommer jo altså ikke flere danskere af, at der bliver kørt mere. Vi har i Færdselssikkerhedskommissionen tilbage fra midten af 1980'erne vedtaget, at vi måler pr. mennesker, og hvis der kommer øget trafik, er det en skærpene omstændighed, som betyder, at vi skal gøre noget yderligere.

Det er de tal, man bruger i alle de europæiske lande, vi plejer at sammenligne os med. Det er klart, at ellers kan man få nogle meget pæne tal. Selv om folk dør omkring ørerne på én, kan det