

have fuldt herredømme over situationen. Og det er somme tider nok så vigtigt, som om man kører 110 eller 130 km/t.

Justitsministeren (Lene Espersen):

Det har været en meget engageret debat, og måske ikke så overraskende har det også været en debat, hvor man kan sige, at de sådan traditionelle synspunkter er blevet trukket op: Er man tilhænger af højere hastighed under givne forudsætninger, eller er man modstander af det? Det er jo det, meget af diskussionen har gået på.

Jeg vil gerne starte med at understrege, at det, der er væsentligt for regeringen, naturligvis er, at vi får gennemført det, der står i regeringsgrundlaget, nemlig at vi ender i en situation, hvor den generelle hastighed på et tidspunkt bliver 130 km/t. på meget store dele af vores motorvejsstrækninger.

Men der er et delmål, for vi må erkende, at vi ikke vil sætte hastigheden op på steder, hvor det så går ud over trafiksikkerheden, og det har altså betydning, at vi i første omgang lægger op til en generel hastighedsforøgelse til 120 km/t., som Vejdirektoratet har skønnet er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Vi hæver den så til 130 km/t. lokalt de steder, hvor vejene er bygget til det, og så er processen den, at Vejdirektoratet nu ved hjælp af det, man kalder en inventering, gennemgår alle vejstrækninger og kommer med et bud på, hvilke trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger der skal gennemføres, for at vejstrækningen bliver så sikker, at man forsvarligt kan sætte hastigheden op til 130 km/t.

Med andre ord har det været afgørende for regeringen, at vores ønske om, at man må køre med en højere hastighed, kunne kombineres med, at vi havde en sikkerhed for, at trafiksikkerheden også blev tilgodeset.

Flere ordførere har været inde på, at det af lovforslaget skulle fremgå, at det at hæve hastigheden vil medføre, at vi, jeg tror et af udtrykkene var »stensikkert«, vil få flere trafikdræbte. Til det må jeg sige, at så læser man ikke lovforslaget, som det skal læses. Det fremgår meget klart.

Jeg kan f.eks. henviser til afsnit 3.1.4.2, tabel 8, som jeg tror både fru Sandy Brinck og også andre var inde på, hvor der godt nok er en tabel, men hvor det meget klart står nedenunder, at der er usikkerhed forbundet med de tal. Med andre ord er der ikke her tale om en absolut videnskab, et faktum, men der er tale om en nøgtern vurdering af, hvorledes tallene *kan* komme til at se ud.

Det, der er lidt farligt, og som jeg tror hr. Helge Adam Møller også var inde på, er jo, såfremt man bare bruger stive statistiske beregninger til med stor overbevisning i stemmen at sige, at hvis x-faktor sker, vil y være resultatet af det.

Hvis man f.eks. ser på lovforslagets bemærkninger, afsnit 3.1.2, tabel 2, om personskader og hastigheder på det danske motorvejsnet, er der nemlig det meget særprægede billede, at på trods af, at gennemsnitshastigheden stiger, falder antallet af dræbte. Det er ikke noget, man statistisk kan nå frem til, for man forventer, at hvis hastigheden øges, jamen så vil det være forbundet med flere uheld, men statistikken viser altså, at virkeligheden nogle gange går i en anden retning, og derfor mener jeg, man må være forsigtig med at drage forhastede konklusioner, hvad det her angår.

Kl. 15.50

Jeg vil også sige, at jeg har hørt mange, der har fokuseret på den nævnte tabel i bemærkningerne afsnit 3.1.4.2, nemlig den tabel, der vurderer, hvad de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser *kan* være. Det, der undrer mig lidt, er, at så få af de ordførere, der har forholdt sig kritisk til tallet 2-3 stigninger i antallet af dræbte pr. år, åbenbart har taget de tal, der står i tabel 2 i afsnit 3.1.2, nemlig antallet af dræbte med den nuværende hastighedsgrænse, for et givet faktum og ikke er kommet med nogle forslag til, hvad der skal ske. Det er, som om det ikke betyder noget, at der i 2000 blev dræbt 29 på motorvejene for slet ikke at tale om dem, der blev dræbt på landevejene. Nej, det, man fokuserer på, er alene den her nye prognose for de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Jeg må sige, at jeg synes, det er med til i høj grad at svække de argumenter, man kommer med, for det virker, som om man bare vil være modstander af regeringens lovforslag for at være modstander af et eller andet frem for at komme med et samlet forslag til: Hvad er det så, der skal ske med vores motorvejsnet, hvis man mener, der ikke er nogen, der skal dræbes i trafikken, hverken på motorvejene eller på landevejene? Men det er jo nok, fordi man ved, at det så ville betyde, at bilen skulle afskaffes, og det er trods alt ikke et argument, der er særlig holdbart.

Hr. Per Dalgaard var inde på, hvorfor det nu er nødvendigt for Vejdirektoratet at gå ind og vurdere konsekvenserne endnu en gang. Vi har ment, at det var rigtigst, at Vejdirektoratet sim-