

Talepapir vedr. samrådsspørgsmål Ø og Å om Vejdirektoratets undersøgelse om effekten af 130 km/t på motorveje.

Allerførst vil jeg gerne takke samrådsspørgeren for at vi i det hele taget får det her samråd. Det synes jeg er en rigtig god ting. Det giver mig nemlig mulighed for, at sætte en del ting på plads i den her sag. Det er der tydeligvis behov for.

Med formandens tilladelse vil jeg besvare spørgsmål Ø og Å samlet. Tak for det.

Jeg er blevet bedt om at redegøre for evalueringen af konsekvenserne af den øgede hastighedsgrænse på 130 km/t på de danske motorveje – herunder for, hvorfor undersøgelsen har været længe



undervejs, hvornår den bliver offentliggjort, og for hvorfor jeg ikke har sørget for, at Trafikudvalget har fået kendskab til denne undersøgelse. Endelig er jeg blevet bedt om at fortælle, hvornår jeg selv er blevet gjort bekendt med undersøgelsen.

Lad mig begynde med det sidste først:

Den første gang, jeg så undersøgelsen, var i går. Jeg har derfor ikke haft lejlighed for at læse den helt til ende.

Jeg blev selv opmærksom på, at der var en evaluering af de nye hastigheder på motorvejene på vej i forbindelse med behandlingen af Trafikudvalgets spørgsmål 637.



I spørgsmålet blev der spurgt til, om der var en sådan evaluering på vej og om, hvornår den i givet fald kunne forventes offentliggjort.

Af det første udkast til svar som jeg fik fra mit hus, fremgik det at der var en sådan undersøgelse undervejs, men det fremgik ikke, hvornår den ville være færdig.

Jeg kunne se, at undersøgelsen havde været længe undervejs, og jeg bad derfor Vejdirektoratet se på, om det var muligt at færdiggøre undersøgelsen inden sommerferien.

Og det var det. Som det fremgik af mit svar fra i fredags til Trafikudvalget, ville undersøgelsen komme inden



sommerferien. Det er nu også sket. Vejdirektoratet har knoklet på med at lægge sidste hånd på undersøgelsen. Undersøgelsen blev offentliggjort i går, og jeg selv fik den i hånden i går eftermiddags.

Hvad er det så for en undersøgelse der er tale om?

Som det er udvalget bekendt, indførte man i april 2004 differentierede hastigheder på de danske motorveje.

Samtidig påbegyndte man en evaluering af de ændrede hastighedsgrænser, og undersøgelsen blev således sat i gang i maj 2004.



Det man skulle undersøge var effekten af den hævede hastighedsgrænse i forhold til hastigheder, antallet af uheld og personskader samt miljøbelastningen.

Som bekendt blev klippekortet indført den 1. september 2005. Dette ændrede væsentligt på bilisternes adfærd. Derfor vurderede eksperterne, at man ikke kunne bruge perioden efter september 2005 som en del af grundlaget for evalueringen af de nye hastighedsgrænser.

Undersøgelsen strækker sig derfor fra tidspunktet, hvor de nye hastighedsgrænser blev indført i april 2004 og frem til det tidspunkt, hvor



klippekortet blev indført i september 2005.

Alt i alt er der tale om en periode på 16 måneder – men ifølge eksperterne er det reelt kun 12 måneder, fordi de første fire måneders data var alt for usikre. Det, der er grundlaget for undersøgelsen, er således perioden fra september 2004 til september 2005, altså i alt 12 måneders data.

Dette er en meget kort undersøgelsesperiode. Ved mange andre trafikikkerhedsmæssige analyser ligger der væsentligt længere perioder til grund, typisk tre til fem år. Dette gør undersøgelsen anderledes end andre tilsvarende analyser. Og det er



selvfølgelig vigtigt at have in mente, når man ser undersøgelsens konklusioner.

Samtidig skal man have for øje, at undersøgelsen på sin vis var forældet, allerede inden man begyndte at analysere de indsamlede data.

Med klippekortets indførelse blev der skabt en ny situation med nye adfærdsmønstre hos bilisterne. Det er derfor ikke muligt efter klippekortets indførelse at konkludere noget entydigt omkring de indførte differentierede hastigheder, fordi mange andre forhold kan spille ind.



Inden jeg går over til at fortælle lidt om undersøgelsens konklusioner, vil jeg for god ordens skyld nævne en anden undersøgelse med relation til hastighederne på vejnettet, som er på vej.

I dag sidder vi med en evaluering af hastighederne på motorvejsnettet i de første 16 måneder efter indførelsen af de nye hastighedsgrænser.

Herudover kommer Vejdirektoratet efter sommerferien med en anden undersøgelse, der handler om, hvilke tiltag i forhold til vejnettet, der i givet fald vil være behov for, hvis man ønsker yderligere differentiering af hastighederne på statsvejnettet.



Det er blot vigtigt ikke at forveksle de to undersøgelser, i fald man skulle have hørt om den anden undersøgelse.

Nu til denne undersøgelses konklusioner:

Undersøgelsen er som bekendt kommet i går, og nu skal vi selvfølgelig have god tid til at læse den godt igennem. Helt overordnet kan man dog sige, at undersøgelsen viser følgende:

Først om hastighederne:

- På den del af motorvejsnettet, hvor hastigheden forblev 110 km/t, blev der i perioden op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen kørt med en hastighed på ca. 119 km/t. Den



hastighed faldt i perioden på de 12 måneder med 3 km/t til ca. 116 km/t. I Københavnsområdet er de tilsvarende tal ca. 114 km/t før og ca. 111 km/t efter.

De tal, der refereres til fra perioden før indførelsen af de nye hastighedsgrænser, er årsgennemsnittet for de 24 måneder op til ændringen den 1. maj 2004. Det gælder generelt for de tal, jeg nævner i det følgende.

- På de veje, hvor hastighedsgrænsen på 130 km/t blev indført, blev der i perioden op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen kørt med en hastighed på ca. 120 km/t. Den



hastighed steg i perioden på de 12 måneder med 1 km/t til ca. 121 km/t.

Så om antallet af personskader:

- På 110-strækningerne var der op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen 280 personskader om året. Det tal faldt til 168 i 12-måneders-perioden.
- På 130-strækningerne var der op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen 184 personskader om året. Det tal steg til 200 i 12-måneders-perioden.
- På 110-strækningerne var der op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen 23 dræbte om året. Det tal var uændret 23 i 12-måneders-perioden.



- På 130-strækningerne var der op til forhøjelsen af hastighedsgrænsen 13 dræbte om året. Det tal steg til 18 i 12-måneders-perioden.

Det er vigtigt at knytte en enkelt kommentar til de sidste tal for antallet af dræbte på 130-strækningerne. Her siger eksperterne nemlig i undersøgelsen, at datagrundlaget er for spinkelt til at kunne sige noget signifikant. 12 måneder er simpelthen for kort en periode, når vi skal evaluere udviklingen i trafikdræbte - heldigvis. Stigningen på 5 dræbte kan således skyldes en tilfældighed.

Samlet viser undersøgelsen for 110 og 130-strækningerne under et, at det samlede antal personskader på



motorvejene i undersøgelsesperiodens 12 måneder faldt med i alt 96 skader fra 464 til 368.

Undersøgelsen viser også, at hastighedsdifferentieringen har haft større effekt på 110-strækningerne end på 130-strækningerne, henholdsvis et fald på 3 km/t og en stigning på 1 km/t.

Hvor stor en del af denne effekt, der skyldes 110-skiltningen og skærpede sanktioner, og hvor stor en del der skyldes, at trafikanterne opfatter de nye hastigheder som mere rimelige, kan man desværre ikke sige noget om ud fra undersøgelsen.

Og hvad kan vi så bruge undersøgelsen til? Nu vil vi selvfølgelig nøje læse den



igennem. En af de ting, som vi må vurdere, er om undersøgelsen med den meget korte dataperiode med 12 måneder, som den bygger på, kan give os tilstrækkeligt sikre resultater i forhold til mulige tiltag på trafikikkerhedsområdet fremover.

Undersøgelsen vil under alle omstændigheder kunne indgå i vores overvejelser i forhold til den undersøgelse om differentierede hastigheder på statsvejnettet, som jeg nævnte tidligere, og som bliver færdig efter sommerferien.

Det var det overordnede indhold af undersøgelsen.

Nu til selve processen.



Undersøgelsen er udarbejdet i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og DTU Transport. I praksis har der været nedsat en arbejdsgruppe, bestående af tre medarbejdere fra Vejdirektoratet og én medarbejder fra DTU Transport. Denne gruppe har arbejdet med at analysere tallene siden efteråret 2005.

Arbejdsgruppen har brugt megen tid på at sikre, at datagrundlaget var korrekt. Arbejdsgruppen har også prøvet flere forskellige teoretiske modeller for på den måde at sikre de mest pålidelige konklusioner.

Kort tid før de nye hastighedsgrænser trådte i kraft skiftede Vejdirektoratet en ny type måleudstyr til hastighedsmåling,



og det var som følge heraf nødvendigt at bruge tid på at sikre, at resultaterne ikke var påvirket af udskiftningen af måleudstyr. Når man ser på undersøgelsen og de meget små udsving, der måles på, synes jeg godt man kan forstå, at det har været vigtigt at sikre præcisionen i målingerne.

Da udkastet til undersøgelse i løbet af februar i år blev sendt fra projektgruppen til Vejdirektoratets ledelse med oplysning om, at projektgruppens analyser var afsluttede, blev indholdet og robustheden af de gennemførte analyser nøje vurderet af Vejdirektoratets ledelse på normal vis.



Som følge af den meget korte analyseperiode, var der i Vejdirektoratets ledelse et ønske om nærmere at overveje, om man kunne supplere den korte periode for dermed at opnå mere sikre resultater.

Man kunne i sagens natur ikke få en længere analyseperiode for sammenhængen mellem ændring af hastighedsgrænsen og ændring af hastigheden, men man kunne godt analysere sammenhængen mellem hastighed og personskader over en længere periode.

Derfor blev analysen suppleret med en analyse af sammenhængen mellem



hastighed og personskader frem til september 2007.

I den supplerende analyse er der også forholdsvis stor sikkerhed mht. 110 km/t strækningerne, men – igen - ikke så stor sikkerhed mht. 130 km/t strækningerne. Den supplerende analyse sætter således ikke spørgsmålstegn ved undersøgelsens konklusioner, men det er desværre heller ikke lykkedes at skabe en større sikkerhed mht. resultaterne for 130 km/t strækningerne. Og - nu er undersøgelsen så meldt klar og offentliggjort.

Med hensyn til beskyldningerne om, at denne undersøgelse skulle have været holdt hemmelig, så vil jeg gerne



tilbagevise dette fuldstændigt. Det er simpelthen noget nonsens.

Undersøgelsen er ikke holdt tilbage. Siden projektgruppen i februar 2008 afleverede et udkast til undersøgelsen til Vejdirektoratets ledelse, har der været arbejdet med at gøre de gennemførte analyser så robuste som muligt med henblik på at give os politikere det bedst mulige arbejdsgrundlag.

Trafiksikkerhed er et meget vigtigt emne, og derfor er det afgørende, at vi så vidt det overhovedet er muligt lægger solide facts og analyser til grund. Jeg er meget enig med Vejdirektoratet i den vurdering. Vi må altid gøre hvad vi kan for at sikre at de resultater vi går ud med



er solide og robuste. Det forventer alle af os.

Afslutningsvist vil jeg gerne sige at jeg har meget stor respekt for, at eksperter skal have den fornødne tid til at analysere og vurdere deres datamateriale, men jeg synes det er på sin plads at sige, at der i denne sag er gået meget lang tid med at vurdere de 12 måneders data.

Samtidig skal situationen dog som nævnt ses i forhold til, at undersøgelsen i en vis forstand var forældet allerede inden man begyndte at analysere de indsamlede data – nemlig da man indførte klippekortet.



Jeg vil selvfølgelig tage forløbet op med
Vejdirektoratet i forbindelse med
kommende analyser.