

Justitsministeriet

Dato: 18. marts 2009
Dok.: DBJ40275
Sagnr.: 2009-154-0168

Udkast til tale til brug for besvarelse af spørgsmål AB-AC af 13. februar 2009 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del) i samråd den 26. marts 2009 kl. 11.00

Spørgsmål AB:

”Hvorledes stiller ministeren sig til Vejdirektoratets rapport ”Differentierede hastighedsgrænser på statsvejnettet” fra december 2008, jf. TRU alm. del – bilag 170. Herunder bedes det oplyst, om ministeren overvejer en ændring af hastighederne på landeveje og motorveje?”

Spørgsmål AC:

”Hvad mener ministeren om, at man opgør tab af menneskeliv i forhold til den tidsgevinst, man kan opnå på den konkrete strækning, og vil ministeren acceptere helt



JUSTITSMINISTERIET

op til 25 pct. flere dræbte på statsvejnettet, for at vi hver især kan komme nogle minutter hurtigere frem til vores bestemmelsessted?”

Jeg vil svare samlet på de to spørgsmål:

Vejdirektoratets rapport fastslår, at i alt 200 km lande-vejsstrækning og 270 km motorvejsstrækning har potentiale til en forøgelse af hastighedsgrænserne.

Dette potentiale er imidlertid ikke mere oplagt, end at der ifølge rapporten skal foretages en lang række nødvendige forbedringer af de pågældende vejstrækninger, hvis hastighedsgrænserne på strækningerne skal sættes op.

Ifølge rapporten vil disse nødvendige forbedringer af vejstrækningerne koste ca. 600 millioner kr. for så vidt angår går landevejene og ca. 640 millioner kr. for så vidt angår motorvejene.

Der er således ikke tale om ”lavt hængende frugter” – om jeg så må sige.

Og problemerne bliver ikke mindre, når det ydermere fremgår af rapporten, at selv *hvis* de pågældende forbedringer foretages, er der ikke nogen garanti for, at højere hastighedsgrænser – med en forventet højere gennemsnitsfart på strækningerne til følge – *ikke* vil medføre en stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede.

At der således ifølge rapporten vil være tale om, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede – i bedste fald – blot vil være nogenlunde uændret, hvis forbedringerne foretages – og gennemsnitshastigheden på de pågældende vejstrækninger til gengæld stiger – er efter min opfattelse ikke nogen betryggende konklusion.

Det siger sig selv, at vi hverken har brug for stigning eller stagnation for så vidt angår antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken.

Derfor er der efter min opfattelse – så meget desto mere – heller ingen grund til seriøst at overveje at fastsætte højere hastighedsgrænser på de pågældende strækninger *uden* at udføre de nødvendige forbedringer.

Gjorde man det, vil konsekvensen ifølge rapporten være, at antallet af dræbte alene på landevejene vil blive øget med op til 25 procent, og at antallet af alvorligt tilskadekomne vil blive øget med ca. 15-20 procent – forudsat at en ændring af hastighedsgrænsen til 90 km i timen medfører den forventede stigning i gennemsnitshastigheden på de pågældende strækninger.

Under disse omstændigheder vil et sådant tiltag på landevejene i øvrigt formentlig kunne være i strid med den nu gældende regel i færdselslovens § 42, stk. 4, hvorefter en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse alene kan fastsættes såfremt afgørende færdselsikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod.

Efter min opfattelse er konklusionen derfor, at Vejdirektoratets rapport samlet set ikke giver grundlag for at fastsætte højere hastighedsgrænser end dem, der gælder i dag – hverken på landevejene eller på de motorveje, hvor hastighedsgrænsen i dag er på 110 km i timen.

Man kan selvfølgelig spørge, hvilket scenarie der er mest realistisk, hvis der fastsættes højere hastighedsgrænser på strækningerne.

Vil højere hastighedsgrænser nu også nødvendigvis betyde, at gennemsnitshastigheden på strækningerne vil stige?

Til det spørgsmål er der at sige, at det fremgår af Vejdirektoratets rapport, at gennemsnitshastigheden på de landevejsstrækninger, rapporten handler om, allerede i dag er på omkring 90 km i timen.

Og det vurderes i rapporten (s. 47), at den reelle gennemsnitshastighed på strækningerne vil blive øget til ca. 94 km i timen, hvis hastighedsgrænsen sættes op fra 80 til 90 km i timen.

Denne vurdering baserer direktoratet på hastighedsmålinger på strækninger, der i dag er skiltet til 90 km i timen.

Herudover peges der i rapporten (s. 48) på, at hastigheden erfaringsmæssigt også vil stige på nabostrækninger, hvor antallet af personskader derfor også må forventes at stige.

Og der peges samtidig på en tilsvarende forventning med hensyn til personskader i vejkryds på strækningerne – hvis det ikke lykkes at holde hastigheden nede på de 70 km i timen, som Vejdirektoratet anbefaler – i givet fald – skal være hastighedsgrænsen ved disse kryds.

Med hensyn til motorvejene anføres det i rapporten, at gennemsnitshastigheden formentlig vil blive øget, hvis hastighedsgrænsen på strækningerne sættes op til 130 km i timen.

Og det fastslås herefter (s. 49 i rapporten), at dette vil betyde flere ulykker og personskader.

Jeg tror, at der er grund til at være meget varsom med at sætte personlige gætterier og antagelser om effekten af en forhøjelse af hastighedsgrænserne over de faglige vurderinger, som Vejdirektoratet er fremkommet med i sin rapport.

Og jeg vil især gerne advare mod tanken om, at hvis blot vores hastighedsgrænser er ”realistiske”, så vil de også blive overholdt.

Jeg tror, at virkeligheden er mere kompliceret end som så.

Der er en del, der tyder på, at alt for mange bilister opfatter de gældende hastighedsgrænser som minimumsgrænser, og derfor som *absolut minimum* kører 90 km i timen, hvis skiltet siger 90 km i timen.

Men en del af disse bilister har desværre også en helt urealistisk forestilling om, hvilken fart der er forsvarlig, og en noget selvovervurderende forestilling om, at de sagtens selv kan afgøre, at den skilte hastighed er "urealistisk" lav.

Disse bilister skal bl.a. findes blandt de i alt over 110.000 bilister, der fik klip i kørekortet sidste år og forrige år for at køre for stærkt, og som med andre ord alle sammen overskred en hastighedsgrænse med over 30 procent.

Hvor fører det i yderste konsekvens hen, hvis vi skal tilfredsstille disse bilisters forestillinger om "realistiske" hastighedsgrænser?

Skulle hastighedsgrænserne i byerne og på landevejene f.eks. sættes til henholdsvis 65 og 104 km i timen?

Nej, opgaven må være at få de bilister, der i dag ikke overholder fartgrænserne til at forstå, at disse grænser faktisk er fastsat på baggrund af faglige vurderinger foretaget af de ansvarlige myndigheder, som har den fornødne ekspertise i færdselssikkerhedsmæssige spørgsmål – og at grænserne tjener vores fælles interesse i en så smidig og sikker afvikling af trafikken som muligt.

Vi skal med andre ord væk fra den opfattelse, at hastighedsgrænserne sammen med andre færdselsregler blot er en irriterende hæmsko for den enkeltes mulighed for at komme hurtigst muligt frem i trafikken, og at det derfor er moralsk forsvarligt kun at overholde disse regler, *når* og *hvis* det passer os.

Udfordringen i den forbindelse er – som en seniorforsker fra DTU Transport udtrykte det i pressen for nylig – at trafikken er en dårlig læremester:

Man kører ”lidt” for stærkt, men der sker ingen ulykker. Og man kommer – måske – hurtigere frem, eller *føl*er at man gør det.

Lige indtil den dag, hvor det usandsynlige alligevel sker: Hammeren falder – og det er én selv eller éns medtrafikkanter, der blev det næste anonyme nummer i statistikken over dræbte og invaliderede i trafikken.

Jeg synes derfor, at det er glimrende, at Rådet for Større Færdselssikkerhed her i løbet af foråret med endnu en etape af ”Ta’ 10 af farten”-kampagnen – bl.a. ved hjælp af tv-spots – igen vil sætte fokus på netop forståelsen af, at det langt fra er ligegyldigt ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv, om man kører 80 i stedet for 90 km i timen på landevejen.

Og ved hjælp af størekasseme og den øvrige politimæssige kontrol på området vil politiet – for sin del – fortsat arbejde målrettet på en mærkbar og effektiv håndhævelse af hastighedsgrænserne, så de bilister, der ikke vil høre på kampagner og sund fornuft, kommer til at føle.

Dette – og ikke højere hastighedsgrænser – er efter min opfattelse vejen frem, hvis vi ønsker at se et fald i antallet af trafikdræbte – også på længere sigt.