

[Margrete Auken]

for de faktiske hastigheders betydning, så vi omsider kan få gennemhullet påstanden om, at det vil gavne færdselssikkerheden, at hastighederne – eller altså hastighedsgrænserne, men dermed også hastighederne – sættes op.

Justitsministeren (Engell):

Jeg synes, det er meget vigtigt, at man er opmærksom på, at en ændring i hastighedsgrænserne ikke nødvendigvis behøver at betyde, at de reelle gennemsnitshastigheder bliver ændret. Det er det ene, jeg vil sige.

Det andet er, at når jeg taler om nytænkning, så tænkte jeg bl.a. på, at man jo sagtens kunne forestille sig – og det er en af de ting, jeg meget gerne vil diskutere først og fremmest med regeringspartierne – at man, når vi kikkede på vores motorvejsnet, hvor kapaciteten er forskellig, hvor trafikintensiteten er forskellig, kort sagt hvor de sikkerhedsmæssige forhold også kan være noget afvigende, her så på, om man f.eks. kunne forestille sig, at en vejstrækning fra start til slutning havde variable hastighedsgrænser.

Tager vi f.eks. Helsingørmotorvejen, så kunne man forestille sig, at man i den del af vejen, som ligger tæt på København, måske kun havde en grænse på 90 km/t, på et stykke op til Hørsholm 100–110 km/t og på den sidste del måske 110–120 km/t. Jeg låser mig ikke fast på tallene. Jeg siger bare, at det kunne man forestille sig.

Man kunne også tænke sig en model, hvor man sagde, at her laver vi variable grænser afhængig af trafikintensiteten, sådan at man ved indførelsen af et variabelt system, der kunne skifte retning alt efter, om der er myldretid, fik en bedre trafikafvikling.

Det er sådan nogle ting, jeg mener at vi bør diskutere, også set i sammenhæng med politikontrol og bøder, så vi ikke tager ét element alene.

Margrete Auken (SF):

Jeg er ikke enig med ministeren i, at ændrede hastighedsgrænser ikke betyder ændrede hastigheder. I hvert fald kan ministeren ikke dokumentere det. Samtlige de undersøgelser, vi har fået tilsendt både i Færdselssikkerhedskommissionen og i Retsudvalget, viser, at det også påvirker hastighederne. Ministeren har til sidst tilsendt os undersøgelsen fra Sverige, hvor man satte hastighederne ned til 90 km/t på en

række motorveje. Det betød, at dødsulykkerne faldt med 25 pct. og personskadeulykkerne faldt med 13 pct. Og hastighederne faldt jo altså også.

Der er ingen dokumentation for det. Vi har kun Holland som det eneste eksempel. Og dér var det jo altså koblet meget tæt sammen med kampagnen om den øgede politikontrol. Jeg kan fortælle ministeren, at alt tyder på, at der ikke har været nogen reel hastighedsbegrænsning før 1988. Det er i hvert fald de meldinger, der blev fremlagt på en konference i Göteborg for nylig.

Så spørgsmålet om de varierede hastighedsgrænser. Jeg er egentlig enig med ministeren. Vi foreslog faktisk på baggrund af Vejdirektoratets undersøgelser 80 km/t på en række veje. Men vi havde meget svært ved at se begrundelsen for, at den skulle op til 110 km/t andre steder, bl.a. fordi det nedsætter vejenes kapacitet, og fordi den afsmittende virkning på det øvrige vejnet er så dramatisk, hvad ministeren jo også godt er klar over. Derfor ville vi ikke gå med til, at vi kompenserede en øget sikkerhed med en øget usikkerhed andre steder.

Justitsministeren (Engell):

Kun den lille bemærkning, at fru Margrete Auken siger, at jeg ikke har nogen dokumentation for, at en ændring i de generelle hastighedsgrænser fører til en ændring i den reelle hastighed. Hertil kun det synspunkt, at jeg også selv er trafikant. Jeg kører også selv på de danske veje, jeg ser også, hvad der sker her, og hvordan folk kører.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 98

7) Til *trafikministeren* af:

Margrete Auken (SF):

»Har ministeren folkeretligt belæg for at afvise de finske protester mod, at højbroen på Storebælt vil forhindre gennemsejling af finske oliebropladformer, med en henvisning til, at havkonventionerne om fri passage i internationalt farvand kun gælder skibe?«

Skriftlig begrundelse

Ifølge Jyllands-Posten den 26. oktober 1990