

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 48:

Forslag til folketingsbeslutning om forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på motorvej.

Af Ole Donner (DF) m.fl.

(Fremsat 17/11 98).

Sammen med denne sag foretoges:

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 49:

Forslag til folketingsbeslutning om forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på motortrafikvej.

Af Ole Donner (DF) m.fl.

(Fremsat 17/11 98).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Disse to beslutningsforslag, vi her har til behandling, skal skabe mulighed for en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorvej fra 110 km/t til 120 km/t og på motortrafikvej fra 90 km/t til 100 km/t.

I anledning af de fremsatte forslag kan jeg oplyse, at hastigheden på motorveje sidste gang blev ændret den 1. maj 1992, hvor den generelle hastighedsgrænse blev hævet fra 100 km/t til de nuværende 110 km/t. Der har ikke været en tilsvarende ændring for motortrafikveje, men jeg kan oplyse, at det fremgår af undersøgelser og statistikker på området, at der er en ganske nær sammenhæng mellem antallet af ulykker og fart. Jeg tror, det var fru Vibeke Peschardt, der i den forrige debat sagde, at store biler og høj fart er en farlig cocktail.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at det fremgår af undersøgelser, som er foretaget af Vejdirektoratet, at tendensen går

mod stigende hastighed på motorvejene. Det fremgår samtidig af oplysninger fra Danmarks Statistik, at antallet af ulykker på motorvejene ligeledes er stigende, såvel absolut som relativt, i en periode, hvor ulykkestallet generelt set i øvrigt har været faldende.

På baggrund af regeringens handlingsplan »Hver ulykke er en ulykke for meget« og som en følge af den tætte sammenhæng mellem fart og antallet af ulykker kan regeringen ikke tilslutte sig de stillede forslag om at forhøje hastighedsgrænserne på motorvejene respektive motortrafikvejene.

Erling Christensen (S):

Jeg har såmænd ikke så meget at tilføje til det, trafikministeren lige har sagt.

Forslagsstillerne skriver, at en forøgelse af hastigheden efter deres opfattelse samlet set vil medvirke til en bedre trafikafvikling med færre uheld til følge. Nu er motorvejene jo de sikreste veje, men hvorfra ved forslagsstillerne, at en forøgelse af hastigheden giver færre uheld? Og hvad betyder det i øvrigt for miljøet? CO₂-emissionen vil jo stige ved en stigende hastighed.

Trafikforskningen og vel også den barske virkelighed på biluheldssteder fortæller entydigt, at en ensidig forhøjelse af hastigheden betyder flere uheld og dermed flere tragedier, flere dræbte, lemlæstede og handicappede. Og hvad med påstanden om, at det virker mindre stressende at køre stærkere? Det er vel en påstand, som forslagsstillerne vel heller ikke selv rigtig tror på og måske slet ikke er i stand til at sandsynliggøre. Jeg tror heller ikke, at det er det øjeblikkelige vinterfør, der får forslagsstillerne til at fremsætte forslaget, for så vidt jeg er orienteret, er hastighedsgrænsen på de tyske motorveje i øjeblikket 60 km/t.

B 48 kan vi ikke støtte fra Socialdemokratiets side, og med hensyn til B 49 ser jeg, at der bruges de samme begrundelser som i B 48, og derfor vil jeg også bruge de samme begrundelser, som jeg brugte ved B 48, til at fortælle, at vi heller ikke kan støtte det forslag.

Erik Jacobsen (V):

Efterhånden som vores vejnet er ved at være fuldt udbygget – her tænker jeg navnlig på færddiggørelsen i store træk af vores motorvejsnet og på bilernes udvikling, også hvad angår det rent færdselssikkerhedsmæssige – føler vi nu i Venstre, at tiden er kommet til at se nærmere på