

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er en revideret genfremsættelse af lovforslag nr. L 146 fra folketingsåret 2000-01. Se Folketingsstidende 2000-01, forhandlingerne side 5192, 6997 og 7331, tillæg A side 3640 og 3642 samt tillæg B side 871. Det nye i lovforslaget er, at førerretten foreslås frakendt ved kørsel med over 180 km i timen.

Forslagsstillerne ønsker i forbindelse med forhøjelsen af hastighedsgrænsen fra 110 til 130 km/t., at der samtidig ændres på den gældende regel om, at førerretten frakendes ved en overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct., således at førerretten frakendes, hvis der på motorvej er kørt med en hastighed på 180 km i timen eller mere. Herudover vil forslagsstillerne gerne være med til at se på, om større bøder kan være med til at sikre, at hastigheden på 130 km/t. overholdes.

Det fremgår af regeringsgrundlaget »Vækst, velfærd – fornyelse«, side 40, at: »Hastighedsgrænsen på motorveje for personbiler og motorcykler skal øges til 130 km/t. Danske motorveje er konstrueret således, at trafikken kan afvikles på en betryggende måde ved væsentligt højere hastigheder end de i dag tilladte 110 km/t.» Forslagsstillerne ønsker, at regeringsgrundlaget overholdes på dette punkt.

Forslagsstillerne ønsker, at hastighedsbegrænsningen på motorveje forhøjes fra de nuværende 110 km/t. til 130 km/t.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at en hastighed på 130 km/t. ved kørsel på motorvej vil give et mere tilfredsstillende kørselstempo for trafikanten og medvirke til en bedre samlet trafikafvikling med færre uheld til følge. 130 km/t. vil være fuldt forsvarligt og vil af bilisterne oven i købet blive opfattet som en mere passende kørehastighed.

Motorvejene hører til blandt de sikreste vejsystemer, der findes, og uheldsfrekvensen, herunder antallet af ulykker med dødsfald til følge, er lav i forhold til uheld på andre veje. En forhøjelse af hastigheden med 20 km/t. vil efter forslagsstillernes opfattelse give en mere glidende trafikrytme og et mere tilfreds-

stillende kørselstempo og bidrage til en bedre afvikling af trafikken med færre uheld til følge.

Højere hastighed på motorveje er ikke i sig selv ensbetydende med flere uheld. I 1988 forhøjede man i Holland fartgrænsen på de fleste motorveje til 120 km/t., og alligevel fortsatte antallet af ulykker med at falde. Tilsvarende har Danmark forhøjet fartgrænsen til 110 km/t., uden at ulykkesfrekvensen har ændret sig. Forslagsstillerne kan i øvrigt henvise til artiklen, der er optrykt som bilag 2 til lovforslaget.

I Europa har følgende lande en generel hastighedsgrænse på 130 km/t. på motorvej: Frankrig, Italien, Kroatien, Polen, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet, Ukraine og Østrig. Herudover gælder for Tyskland, at der ikke er en generel hastighedsgrænse på motorvej, men en anbefalet hastighed på 130 km/t. For alle lande gælder, at der kan forekomme lavere lokale hastighedsgrænser.

Et af formålene med at forhøje hastigheden på motorvejene er også, at den højere hastighed skal trække flere trafikanter til. Trafikken i byerne og på landevejene er tæt med mange uheld til følge. Kun 8 pct. af trafikdrabene sker ved uheld på motorvejene, mens 92 pct. sker ved uheld i byerne og på landevejene. Der er derfor god grund til at flytte en del af trafikken over på motorvejene.

Rigspolitiets Færdselsafdeling er pr. 1. april 2001 blevet bedt om at øge fartkontrollen på motorvejene, og en ekstrabevilling på godt 2 mio. kr. har gjort det muligt for færdselsafdelingen at indkøbe 20 såkaldte laserpistoler og 20 videokameraer. Det er svært andet end at opfatte den ekstra fartkontrol som et forsøg på at indkræve flere penge til statskassen.

Motorvejene er sikre, og selv om der i 1999 blev trafikdræbt 42 personer på motorvejene mod 32 i 1994, så skal det sammenholdes med, at trafikken i samme periode er steget med 49 pct. fra 6,02 til 9,57 milliarder. kørte kilometer; så der er i realiteten tale om et fald i antallet af trafikdræbte.

Den øgede fartkontrol har tilsyneladende heller ikke dækning i hastighederne på motorvejene. Vejdirektoratet slår i en rapport fast, at den gennemsnitlige