

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

de hastighedsgrænser, som vi opererer med i Danmark.

Disse grænser trænger til at blive harmoniseret, så de tilpasses vores naboers og EU's normer. Om det nøjagtig skal være de grænser, som fremgår af beslutningsforslagene, vil jeg ikke her tage stilling til, og hvad angår regulering af hastighedsgrænser på motortrafikveje, vil vi først have analyseret uheldsstatistikken, da vi ved, at netop på denne kategori af veje er der sket mange alvorlige uheld.

Men generelt ser jeg dog gerne, at vi kunne tage alle hastighedsgrænser op til en nyvurdering, herunder også for de langsomtkørende entreprenør- og landbrugsmaskiner, campingvogne, vogne med små anhængere, lastvogne, dvs. generelt de steder, hvor der er begrænsninger.

Vi vil derfor afvente de høringssvar og deputationer, der eventuelt måtte komme under det kommende udvalgsarbejde, inden vi lægger os fast på de forskellige grænser. Men Venstre vil gå ind i det kommende udvalgsarbejde med en positiv indstilling til disse to beslutningsforslag.

Margrete Auken (SF):

Nå, det var jo alligevel så usynligt igen at blive for De Konservative!

Jeg stod lige og talte med en af de andre ordførere om, at Dansk Folkepartis kampagne, sådan som den har, jeg vil ikke kalde det udmøntet sig, men altså verbaliseret sig bl.a. i dag, næsten bedst kan karakteriseres med ét ord: hjerteløs. Det er hjerteløst.

Dansk Folkeparti er kun optaget af én ting: Hvordan kan vi fiske stemmer? Og hvad er det, de siger? De siger: Vi er skingrende ligeglade – det har vi jo hørt bl.a. fru Pia Kjærsgaard sige i dag – med statistikker. Det rager os en høstblomst. Hvis vi kan gå ud og puste til følelser, er det vel det bedste.

Derfor bruger man skræmmekampagner, når man skal have folk til at falde til ro. Det er altså ikke metoden. Man jager livet af gamle mennesker, som siger, at de ikke kan gå på gaden, fordi det er for farligt. Og man er bedøvende ligeglad med, at vi kan vise statistikker, der viser, at chancen for eller risikoen eller faren for, eller hvad vi nu kalder det, at de gamle kommer noget til sådan på gaden, er minimal.

Det sted, hvor vi virkelig har et voldsproblem – to dræbte om dagen, mange tilskadekomne, unge mennesker – dér kommer dette hjerteløse parti igen og siger: Jamen det føler el-

ler synes folk ikke rigtig – jo desværre også lidt ligesom hr. Erik Jacobsen før, han følte heller ikke rigtig, eller han følte, at nu var det vist på tide, at man følte i Venstre, at nu måtte der vist gøres et eller andet, ja, jeg var lige ved at sige ved de faldende tal, for vi har trods alt også set bedre tal for trafikforholdene, så nu skulle vi sådan se, om der ikke var plads til lidt flere ulykker på motorvejen. Det er den måde, man snakker om det på, når man siger, at nu har vi fået sådan nogle fine veje, så der er nok plads til lidt flere ulykker dér.

Jeg synes, det er rystende forslag, der er lagt frem. Al statistik viser, at det vil medføre flere meget alvorlige ulykker, og ikke desto mindre ser vi de forslag her. Der er kun ét ord for det. Det er »hjerteløst«. Jeg synes, det er et ækelt parti, der fører kampagner på den måde.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Efter at fru Margrete Auken var begyndt på sit indlæg, kiggede jeg op på tavlen for at se, hvad det egentlig er, vi behandler. Det er så to beslutningsforslag om en forhøjelse af hastighedsgrænser. Men fru Margrete Auken indskrænkter sig til at tale om et hjerteløst parti – fru Pia Kjærsgaard har åbenbart generet fru Margrete Auken i dag – og noget med statistikker, men jeg forstår godt, at fru Margrete Auken har svært ved at finde ud af de her ting, hvis hun ikke engang gider læse forslagene, men alene siger, at det er et hjerteløst parti. Så må jeg sige: Okay, hvis vi siger, vi er det, så er det trods alt bedre at være hjerteløs end hovedløs.

Vibeke Peschardt (RV):

Nu skal jeg ikke rigtig blande mig i debatten omkring det følelseladede her, men jeg kan jo ikke lade være med at sige, at i dag er jo 50-året for menneskerettighederne, og når man læser de to forslag, som Dansk Folkeparti har fremsat her, skulle man jo tro, at det var en menneskeret at køre stærkt. Altså øget hastighed på motortrafikveje og øget hastighed på motorveje.

Det vil overhovedet ikke være rigtigt at gøre det, for man ved – og her bliver jeg altså nødt til at tage fat i statistikkerne, og jeg har også nogle tal med – at i 1992 blev der skadet 257 personer i trafikken, og i 1996 var antallet 375, og samtidig er antallet af dræbte i samme periode steget fra 13 til 31. Det er mere trafik, og det er mere fart. Vi vil ikke være med til det.

Søren Kolstrup (EL):

De forslag, vi behandler her, kan jeg såmænd godt forstå, hvis man arbejder ud fra den præmis, at man lader hånt om miljøhensyn, at man lader hånt om trafikikkerhedshensyn, og man lader hånt om hele den kultur, der frister via teknologiske nyvindinger, til fordel for speederen i bund-kulturen, hvor man så at sige slår hovedet fra og lige sådan sniffer til fartglæden. Og hr. Ole Donner kan ikke andet end lade være med at friste yderligere og friste og friste. Det er ikke godt. Og det er ikke godt, hvis man vil have et helhedssyn.

Enhedslisten afviser på det skarpeste de her forslag. Vi skal i en anden retning, vi skal have lavere hastigheder på vore landeveje. Det er det eneste jeg tror hr. Donner forstår. Vi skal have lavere hastigheder af hensyn til miljø, af hensyn til trafikikkerhed og af hensyn til fællesskabet. Lad os lade være med at friste speederen i bund-kulturen, hr. Donner.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Fremskridtspartiet kan støtte lovforslag nr. B 48, hvor der er tale om at sætte hastighedsgrænsen op fra 110 km/t til 120 km/t på motorvej.

Hvorfor vil vi være med til det? Ja, det er af to hensyn. Det ene hensyn går på at få trafikken afviklet ikke bare hurtigere, men også mere glidende på motorvejene. Vort motorvejsnet er efterhånden udbygget, så det næsten ligner internationale motorveje, hvor hastigheden netop er på 120 km/t eller mere. Det er den ene ting.

Men den anden grund til, at vi vil være med til det, er af miljøhensyn, for som det er i dag – og det har det været de sidste mange år – så er det sådan, at alle nye bilers motor er med elektronisk indsprøjtning og er indstillet således, at der netop er det mindste CO₂-udslip ved den hastighed, vi taler om. Så for miljøets skyld vil vi støtte B 48.

Med hensyn til beslutningsforslag nr. B 49 er vi mere betænkelige ved at sætte hastigheden op til 100 km/t på motortrafikveje. Det vil vi ikke umiddelbart støtte her ved førstebehandling, men se nærmere på under behandlingen hen ad vejen. Men B 48 kan vi ikke se der er nogen begrundelser for at stemme nej til. Det kan vi støtte.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal bare sige, at Kristeligt Folkeparti ikke kan stemme for de to forslag her.

Men jeg vil benytte lejligheden til at sige, at motortrafikveje er et elendigt begreb, og de motortrafikveje, vi har i Danmark i forskellige udformninger, egner sig i hvert fald heller ikke til at sætte hastigheden op på. Men jeg forstår ikke, at motortrafikveje skal være et så forskelligt begreb. De fleste af dem herhjemme er jo tosporede, og så afbrydes de i tide og utide, og de er med forskellige hastighedsbegrænsninger osv. Det er en utrolig dårlig form for vej.

Jeg har så mange gange snakket om, at jeg ikke kan forstå, at vi ikke herhjemme har et begreb for veje, der ligger imellem almindelige tosporede veje og så motorveje, f.eks. det svenske system, hvor man har landeveje på fire spor, to i hver retning, hvor de inderste i begge sider er til den langsomt kørende trafik, der kan trække ind.

Det fungerer rigtig godt i Sverige. Men det vil man altså ikke i Danmark. De bestemmende herhjemme har i mange år ment, at man kun kunne have motorveje, hvis det skulle gå godt, og ellers skal vi have de dér æselstier, vi har, der er tosporede veje. Beklager.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Ole Donner.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne kommentere de enkelte indlæg. Jeg vil starte med trafikministeren og sige, at jeg synes, det er en meget, meget tynd måde, hvor på regeringen afviser overhovedet at gå i dialog om det her forslag. Der blev talt noget om, at der var sammenhæng mellem hastighed og ulykker. Jamen det er rigtigt. Jeg kan ikke bortforklare, at der er en sammenhæng, men det drejer sig om, hvordan den sammenhæng virker.

Hr. Erling Christensen fulgte det op med at konstatere et par ting, nemlig at han ikke kunne forstå, at forslagsstillerne ville sige, at det ville give en bedre trafikafvikling, og at det måske derved ville give færre ulykker.

Det er jo sådan, at hvis det var attraktivt at køre på motorveje – og det ville blive attraktivt, hvis man satte farten lidt op – så ville folk gerne køre for at komme på motorvejen, og vores motorveje er indrettet så sikkert som overhovedet muligt, og derfor tror jeg på, at det vil give en bedre trafikafvikling, og at det dermed vil give en større trafikikkerhed.

Så siger hr. Erling Christensen også, at det ikke kan være stressende at køre med den

hastighed. Jo, hr. Erling Christensen, det er stressende at sidde og skulle holde øje med en speedometernål med stor frygt for, at jo mere vi strammer lovgivningen, jo lettere bliver det at miste kørekortet, hvis man kører for stærkt. Så derfor er det stressende.

Hr. Erik Jacobsen var positiv over for at ændre på grænserne – over for at se på grænserne. Det er præcis det, vi gerne vil med forslaget; vi vil gerne have en drøftelse i udvalget og i Folketinget om, om ikke det var hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at se på de grænser. Om det så præcis skal være, som vi har stillet forslag om, er jo i og for sig uden betydning, bare de ikke bliver sat ned. Men vi vil meget gerne være med til at se på det.

Fru Margrete Aukens indlæg har jeg kommenteret. Hun talte jo slet ikke om forslaget, så det var forholdsvis let.

Fru Vibeke Peschardt kan heller ikke følge det og henviser igen til statistikker, men jeg håber, at vi i udvalget kan få en drøftelse. Jeg håber også, at vi kan få nogle spørgsmål og svar, som kan underbygge nogle af de ting, vi tror på.

Hr. Kolstrup kom med et meget klart afslag og sagde, at af hensyn til miljøet ville han under ingen omstændigheder gå ind for det.

Hr. Fransgaard var så venlig at komme ind på nogle af de ting, som det omhandler. Det er jo vitterlig sådan, at hvis man kører for langsomt med en bil, enten den så er stor eller lille, er det altså noget, der forurener væsentligt mere, end hvis man holder den marchhastighed, som den nu er indstillet til.

Så sagde hr. Søren Kolstrup noget, han sagde: I må have slået hovedet fra. Det mener jeg nu ikke vi har, men vi er da glade for, at vi har et hoved til at slå fra. Det er der jo andre her, der ikke har.

Jeg er glad for, at hr. Fransgaard vil støtte B 48 og ikke er afvisende over for B 49, så er der i hvert fald grundlag for at tale videre om det.

Men jeg vil også godt henvise til, at der jo er en del skrivi om disse her ting. Jeg har haft den fornøjelse sammen med trafikministeren at være i en dialog på Internettet om højere hastigheder, hvor vi hver er kommet med vores syn på sagen. Det var meget sjovt at se, at dér er der så foretaget nogle afstemninger, som viser, at 78 pct. mener, at hastighedsgrænsen skal hæves, og 9 pct. mener, at den skal sænkes. Det er bare for at komme med nogle tal.

Der er jo nogle her, der elsker statistikker osv., så jeg ved også godt, hvordan sådan nogle tal fremkommer, og derfor ved jeg også, hvor lidt de kan bruges til. De kan bruges til nogenlunde lige så lidt som de andre tal, der er blevet nævnt her.

Men jeg vil godt sige, at jeg helt gerne så, at man ophævede hastighedsgrænserne totalt – i gamle dage, som vi siger, havde vi noget, der hed fri hastighed; da skulle man køre efter forholdene – og så ville vi gerne være med til at straffe hårdere, hvis man ikke kørte efter forholdene.

Jeg tror, det var hr. Erling Christensen, der nævnte, at man på de tyske motorveje i øjeblikket kun må køre 60 km/t. Jamen det forstår jeg også godt, når der er glat. Og selv om vi sætter de her hastighedsgrænser op, gælder færdselsloven jo stadig væk med, at man skal køre efter forholdene, og som forholdene tillader. Og det vil sige, at der vil være masser af tilfælde, hvor det ikke vil være muligt, og hvor det ikke vil være forsvarligt måske ikke engang at køre 60 km i timen, hvis der er isslag og der er dårlig sigtbarhed.

Derfor mener vi i modsætning til mange andre partier herinde, at man hellere burde give den frihed tilbage, som der var tidligere, hvor man skulle køre efter forholdene, og så sætte hårdt ind over for de personer, der ikke opfyldte de betingelser. Så tror jeg, det ville være væsentlig bedre. Jeg har ikke nogen forventninger om, at det umiddelbart kan komme igennem i Folketinget, men vi kan da begynde at diskutere det.

Men jeg er da glad for, at der var en del af ordførerne, der var positive over for det her, og jeg glæder mig til udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 11. december 1998 kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.42
