

Lovforslag nr. L 146. Fremsat den 30. januar 2001 af Klaus Kjær (DF), Kristian Thuelsen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Peter Skaarup (DF)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000, som ændret ved lov nr. 1316 af 20. december 2000 og lov nr. 1318 af 20. december 2000, foretages følgende ændring:

1. I § 42, stk. 2, ændres »110 km« til: »130 km«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

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 uhedsfrekvensen, 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, et mere tilfredsstillende 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 vi i 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 lokale lavere 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 mia. 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 hastighed på motorvejene fra 1995 til 1998 er steget beskedent fra 109 til 114 km/t., hvilket matcher den tilladte kørehastighed meget godt. Det kan derfor næppe være forlydender om en alarmerende udvikling i hastighederne på motorvejene, der ligger til grund for beslutningen om den øgede fartkontrol.

Der er med den forøgede fartkontrol på motorvejene fra 1. april 2001 ikke blot tale om, at den ekstra fartkontrol i udstyr koster 2 mio. kr. Der er også tale om, at færdselspolitiets ressourcer anvendes uhenigtsmæssigt, når man betænker, at det er i byerne og på landevejene, at 92 pct. af dødsulykkerne sker.

Sammenfattende er det forslagsstillernes opfattelse, at en forhøjelse af hastigheden på motorvejene til 130 km/t. vil betyde, at der sker en bedre og sikrere trafikafvikling på motorvejene, at der samlet set vil ske færre trafikuheld, når trafikken flyttes fra byerne og landevejene til motorvejene og dermed tilfredsstillende flest trafikanters behov for en forståelig kørehastighed, der medvirker til en mindre stressende og mere rolig kørsel. Endelig er formålet med en højere hastighed på motorvejene at tiltrække mere trafik til det sikre vejsystem og dermed fjerne en del af trafikken fra byerne

og landevejene, så uheldsfrekvensen forhåbentlig vil falde der.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorvej forhøjes fra de nuværende 110 km/t. til

130 km/t. Hastighedsbegrænsningen på veje, der ikke er motorveje, samt hastighedsbegrænsninger for særlige typer af køretøjer berøres ikke af forslaget.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse

Klaus Kjær (DF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje).*

(Lovforslag nr. L 146).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 42. På andre veje end motorveje og motortrafikveje må køretøjers hastighed ikke overstige følgende grænser:

- 1) i tættere bebygget område: 50 km i timen,
- 2) uden for tættere bebygget område: 80 km i timen.

Stk. 2. På motorveje må hastigheden ikke overstige 110 km i timen.

Lovforslaget

I § 42, stk. 2, ændres »110 km« til: »130 km«.

Artikel fra Morgenavisen Jyllands-Posten den 8. august 2000

Unødig frygt for høj fart

Permanente, lave fartgrænser på motorveje er ingen garanti for lave ulykkestal. Og høje fartgrænser eller tilmed fri hastighed medfører ikke automatisk flere trafikdræbte, fastslår en undersøgelse fra USA.

En analyse af den amerikanske færdselsstatistik viser, at det kan være sikkerhedsmæssigt gratis at hæve eller helt ophæve fartgrænser på motorveje. Og sammenligner man fartgrænser i europæiske lande med ulykkestallene, er billedet langt mere broget end den enkle, ofte benyttede påstand, at farten dræber.

Ekspertes tog fejl

I USA ophævede Kongressen i 1995 den nationale fartgrænse og tillod de enkelte stater at hæve grænserne eller helt ophæve dem, hvis de ønskede det.

Det skete til akkompagnement af dommedagsrøster fra trafikforskere og eksperter, som forudså et motorvejsnet, der blev dækket af blod.

6400 flere dræbte og millioner af hårdt kvæstede ville det koste USA hvert år, påstod f.eks. Judith Stone fra den indflydelsesrige organisation Advocates for Highway and Auto Safety. Og hun fik støtte fra mange andre.

I 1997 kunne Cato Institutet i Washington en selvejende og statsuafhængig institution for politiske studier i USA efter at have forsket i konsekvenserne så gøre resultatet op efter de to første år med højere hastigheder: Farten dræber ikke.

Tværtimod blev 1997 det mest trafiksikre år i USAs historie selv om kun to af de 50 stater havde bibeholdt 55 miles (ca. 88 km/t) som fast fartgrænse, mens der i tre stater var indført fri hastighed i dagtimerne.

Antallet af dræbte på motorveje steg ganske vist med 0,4 pct. men det tilskrives en stigende

trafikmængde. Når man regner ulykkesantallet ud i forhold til kørt distance, er tallene glædelige, uanset på hvilken led, man lægger målestokken.

Forholdsmæssigt faldt trafikdrabsraten fra 1,73 til 1,64 dræbte for hver 100 mio. kørte miles. Og raten for kvæstede faldt fra 143 til 133 pr. 100 mio. kørte miles.

Cato Institutet understreger, at trafikdrabsraten både er faldet i de stater, som ikke hævede fartgrænsen (-6,3 %) og i dem, der gjorde det (-5,6 %).

En lille forskel i risiko synes der altså at være. Men ifølge Cato-forskerne er den mikroskopisk: At begive sig ind i en stat med 70 miles fartgrænse eller derover øger risikoen i en størrelsesorden, der statistisk svarer til, at man kan køre en million ture tværs over USA, før der sker et ekstra trafikdrab.

Europæisk uoverskuelighed

Heller ikke i Europa er der entydig sammenhæng mellem lave permanente hastigheder i forskellige lande og lave ulykkestal. I Tyskland som er det eneste land med delvis fri hastighed på motorvejene har man i årevis haft stort set samme ulykkesrate som i Danmark, selv om den tyske trafik er væsentligt tættere og selv om vejene om sommeren befolkes af fartuvante tureter i hobetal.

I flere lande er der samme eller lavere fartgrænser som hos os men mange flere ulykker, mens der i andre er højere fartgrænser og alligevel færre ulykker pr. kørt distance.

I Holland hævede man i 1988 fartgrænsen på de fleste motorveje til 120 km/t. Alligevel blev ulykkestallene ved med at falde.

I Danmark satte vi grænsen op fra 100 til 110 km/t. også uden at ulykkesfrekvensen ændrede sig.