

sætte tabet af et menneskeliv – ja, det er faktisk nærmest en umulighed.

Men som mange ordførere allerede har været inde på, har vi altså haft et hul i erstatningsansvarsloven, som tingene har været skruet sammen indtil videre. Det er nævnt nogle eksempler i bemærkningerne, herunder at en gerningsmand til en voldtægt som udgangspunkt skal betale en tortgodtgørelse. Hvis gerningsmanden så efter voldtægten dræber offeret, har der ikke været en mulighed for at tilkende de efterladte en godtgørelse for tort eller lign. Den anormalitet, i forhold til at man jo har begået en langt grovere forbrydelse, har vi selvfølgelig følt os nødsaget til at gøre noget ved.

Jeg er også meget glad for, at der fra langt de fleste partier har været en tilkendegivelse af, at der skal være proportionalitet, og der skal være sammenhæng i de niveauer, vi lægger. Jeg mener, at det niveau, vi har lagt os fast på – som det fremgår af bemærkningerne på side 11, vil den maksimale godtgørelse i almindelighed i sager om forsætligt drab som udgangspunkt være i størrelsesordenen 100.000 kr. – er et rigtigt sted at lægge sig, når vi sammenligner med den højeste tortgodtgørelse, som vi f.eks. kan give til et voldtægtsoffer. Så bliver der en sammenhæng mellem de forskellige dele af lovgivningen og det, som vi har frembragt her.

Jeg vil sige, at der har været flere spørgsmål til afgrænsningsproblematikken og til, hvordan man fortolker reglerne helt ud i yderste led, og vi er selvfølgelig under udvalgsbehandlingen meget villige til at besvare de spørgsmål, der måtte være på det. Det er der flere, der har været inde på.

Kl. 13.55

Jeg vil til sidst gerne komme med den positive tilkendegivelse også i forhold til fru Lissa Mathiasen, at det er ganske korrekt, at arbejdsgruppen nåede frem til den anbefaling, at psykisk skade ikke skulle være indbefattet som et, man kan sige, generelt krav her og nu, men at man understreger, at domstolene i deres videre arbejde må inddrage udviklingen, ikke mindst udviklingen i de andre nordiske lande. Jeg vil gerne her tilkendegive, at vi meget gerne vil følge den udvikling, så vi kan se, hvordan retspraxis udvikler sig med tiden.

Men udover det vil jeg takke for de mange pæne bemærkninger. Jeg ser frem til en positiv og konstruktiv udvalgsbehandling, og som sagt er jeg meget indstillet på, at vi dér forsøger at få

afgrænset det i forhold til de problemstillinger, der skulle være til andre områder.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemming

### Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed samt skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden).** Af justitsministeren (Lene Espersen). (Fremsat 2/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Karsten Nonbo (V):

Lad mig skynde mig at slå fast med det samme, at dette lovforslag omhandler meget andet end hastigheder på 120 eller 130 km/t. Det kunne nok gå hen og blive glemmt under debatten, og derfor vil jeg sige det indledningsvis. Jeg skal blot nævne nogle af punkterne:

Nu bliver det for det første obligatorisk at bruge afviserblink ved vognbaneskift på motorvej. Man skal tvinges til en aktiv handling, inden man overhaler; derved kigger man op i bakspejlet og lærer at se sig for, inden man trækker ud.

Som punkt 2 bliver det obligatorisk med anvendelse af havariblink ved kødannelser; det giver bedre varsling til de efterfølgende trafikanter.

Samtidig indfører regeringen en øget politiskontrol på de farlige motorvejsstrækninger. Der bliver indført en udvidelse af prøve kørekortets tid fra 2 til 3 år.

Og endelig, samtidig med at hastigheden øges lidt, bliver der indført en skærpet bødestraf

for hastigheder over 140 km/t., og der kan idømmes betingede frakendelser af kørekort ved hastigheder på over 180 km/t.

Så er der endvidere det, at hastighedsbestemmelserne først træder i kraft den 1. december år 2003, dvs. når samtlige vejstrækninger er individuelt vurderet. En længere overgangsperiode giver bedre forberedelser, noget, vi også kunne ønske på andre områder, må jeg sige.

Den reelle gennemsnitshastighed på motorveje er i dag ca. 118 km/t., og mange vil jo nok frygte, at den så stiger til henholdsvis 128 eller 138 km/t. Det tror jeg ingenlunde på. Dels indfører vi jo hårdere sanktioner ved overtrædelser, dels tror jeg, at folk vil acceptere differentierede hastighedsgrænser, når det bliver kendt, at vejstrækningerne er individuelt vurderet til de hastighedsgrænser, man sætter.

Problemet, som vi slås med i dag, er den manglende respekt for færdselsloven og især for skiltningen. Det oplever vi, fordi restriktionerne nogle gange er indført pr. automatik uden skelen til, hvad der er reelt på strækningen.

Det skal være sådan, at når der er et skilt med en maksimumshastighed, så tjener det et formål. Et vejarbejdeskilt skal også kunne stå på en strækning, når der er vejarbejde på strækningen, og et hastighedsskilt skal stå der i forbindelse med vejarbejde, når der arbejdes på strækningen, medmindre selvfølgelig at den er gravet op. Det er nok også en god idé at gennemgå vore vejstrækninger for den skilteskov, der nogle gange findes på visse strækninger i dag.

Skeptikere siger, at hastighed dræber. Ja, det er jo rigtigt, al den stund ingen bliver slået ihjel, når bilerne holder stille. Det er til gengæld ikke rigtigt, at hastigheden altid er årsag til mange ulykker – nej, den har indvirkning på graden af tilskadekomsten. Hastighedsulykker sker ikke, hvis man holder sig inden for den maksimale hastighedsgrænse; dog må vi lige sige, at der er den undtagelse, at når der er tåge og nedbør og isslag, så skal man overholde de restriktioner, der gælder dér, nemlig at man skal tilpasse hastigheden efter føret. Det er nok dér, problemet er størst. Folk tror, at maksimumsgrænsen er lig med minimumsgrænsen, og det er den automatik, vi bl.a. skal til livs.

Hastighedsulykker sker, når man overtræder gældende hastighedsbestemmelser med 30-80 pct. Når man hører om hastighed som årsag til ulykker på motorvej, så er der ikke kørt mellem 110 og 130 km/t., nej, så er der kørt fra 140 til 190 km/t. Det er disse høje hastigheder, som

modstanderne af en lille hastighedsforøgelse bruger i deres argument. Man siger kort sagt, at når det går galt med hastigheder på 170-180 km/t., så må man ikke køre 120 km/t.

Kl. 14.00

Endelig skal man også huske som et argument for den her lille forøgelse, at der flyttes trafik fra landevejene til motorvejene, når differencen mellem hastighederne øges: Før var der en difference på 30 km/t., nu bliver den 40 eller 50 km/t. Så bruger folk nemlig gerne en lille omvej for at komme hurtigere frem, og derved får vi skilt de bløde trafikanter fra på kommune- og amtsveje og gør disse veje mere sikre samtidig. Derfor kan Venstre støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

For det første må jeg lige sige til hr. Karsten Nonbo, at de tidligere hastighedsgrænser altså er lavet ud fra velovervejede – som selvfølgelig ikke er de samme – holdninger til, hvor mange ulykker der må være. Det er ikke noget, der bare er lavet tilfældigt. Nu har jeg været med til det i så mange år, og det er ikke lavet tilfældigt, som det næsten kunne fremgå af indlægget.

Det andet, jeg vil sige, er: Skal jeg forstå Venstres ordfører sådan, at det kun kan være en hastighedsulykke, hvis man har overtrådt den til enhver tid gældende regel? Det vil sige, at det ikke er en hastighedsulykke, hvis vi bare sætter hastighedsgrænsen op til 170 km/t. Det er jo vitterlig nonsens. Der kan da være steder, hvor det at køre 60 km/t., hvis forholdene ikke er til det, selv om det måske formelt er lovligt, kan afstedkomme en hastighedsulykke, fordi man kører for stærkt på det sted og ikke kan nå at reagere, hvis der kommer et barn løbende ud eller et eller andet andet sker. Så er det en hastighedsulykke, selv om det ikke er ulovligt i den situation. Det er det nu, for man skal altid køre efter forholdene. Man kan ikke komme og sige, at det er kun dem, der går over grænsen, der er i strid med det.

Mit tredje spørgsmål er: Kender hr. Nonbo nogen, der ikke vil køre på motorvejen, fordi vi ikke må køre stærkt nok dér, og derfor kører på landevejen i stedet for? Argumentet er jo, at vi får flere til at køre på motorvej, hvis vi sætter hastighedsgrænsen op. Jeg tror ikke, han har mødt nogen, der siger: Jeg vælger motorvejen fra, fordi jeg ikke må køre så hurtigt, og så tager jeg landevejen i stedet for.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg må sige, at der er tale om lidt af en koven-  
ding i Venstres folketingsgruppe i forhold til tid-  
ligere udmeldinger. Man ligger nu åbenbart un-  
der for smagsdommere, i dette tilfælde Vejdirek-  
toratet.

Jeg vil gerne spørge Venstres ordfører, hr.  
Karsten Nonbo, med hvilken begrundelse man  
anerkender den viste fordeling af hastigheds-  
grænserne i lovforslaget. De i lovforslaget viste  
skønnede strækninger med 130 km/t. er jo  
strækninger, der er etableret, mens man har haft  
hastighedsbegrænsninger her i landet på 100 og  
110 km/t. Andre vejstrækninger er etableret,  
mens man har haft frie hastigheder, og på disse  
strækninger lægger lovforslaget op til hastighe-  
der på 110 og 120 km/t. Hænger det sammen?  
Og ligger man i Venstre virkelig under for dette?

Ligeledes vil jeg gerne spørge Venstre og se-  
nere justitsministeren, om man vil afsætte mid-  
ler til, at vejstrækninger, der i lovforslaget er vist  
med 120 km/t., straks udbedres, således at ha-  
stigheden på disse strækninger kan sættes op til  
130 km/t. Og var det ikke rimeligt, om den rap-  
port fra Vejdirektoratet havde været til stede, in-  
den dette lovforslag var blevet fremsat?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jeg kan jo samle op dér, hvor Dansk Folkeparti  
ordfører slap. Jeg skal spørge Venstres ordfører,  
om Venstre mener, at man har opfyldt sit valg-  
løfte.

Og så skal jeg også spørge, hvad det er, der  
har fået Venstre til at træde på bremsen, om jeg  
så må sige, når Venstre tidligere, bl.a. den 16.  
marts 2001 her i salen, mente, at det faktisk var  
mere sikkert at køre 130 km/t. end 110 km/t.  
Det var faktisk hr. Erik Jacobsen fra Venstre, som  
den 16. marts her i salen påstod, at det ville være  
mere sikkert. I så fald er der jo sket et eller andet  
siden. Kunne vi få oplyst, hvad det er?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Til fru Margrete Auken, som tilsyneladende ikke  
lige nøjagtig forstod det, jeg sagde om hastig-  
hedsulykker: De ulykker, hvor man kan tilskrive  
hastigheden den direkte skyld, kalder jeg hastig-  
hedsulykker. Dem sker der altså mange af på  
motorvejen med hastigheder, der ligger langt  
over 140-150 km/t. Der er ikke ret mange af

dem, hvor den ligger mellem 110 og 130 km/t.  
Og så er det, jeg siger, at ulykker med de høje  
hastigheder bliver brugt som argument imod at  
sætte hastigheden op til 120 km/t. og 130 km/t.  
på visse strækninger.

Kl. 14.05

Det andet svar, jeg vil give fru Margrete Au-  
ken, er: Hvis vi f.eks. tager en gammel hoved-  
landevej, der ligger i nærheden af en motorvej,  
så nupper folk den op ad den gamle hovedvej,  
hvis de ikke skal længere end 40-50 km, fordi de  
ikke vil køre den lille omvej ud til motorvejen,  
fordi differencen til, hvad der kan køres lovligt,  
er for lille.

Hvis differencen bliver større, har man et  
større incitament til at flytte den trafik ud på  
motorvejene. Det gør, at man får mere trafik på  
motorvejene og man får udskilt de stærkt køren-  
de fra byvejene og amtsvejene, hvor der er cykli-  
ster.

Til hr. Poul Fischer vil jeg sige, at nu skal veje-  
ne vurderes, og det er da også mit håb, at der  
måske er en vejstrækning eller to mere, der frem  
til september 2003 kan komme med, men det må  
vurderingen lægge op til. Og så må vi spørge fi-  
nansministeren, om der er penge til at få de veje  
opgraderet, ellers må vi jo håbe, at Dansk Folke-  
parti også vil hjælpe til med den side af sagen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg har lagt mærke til, at der er meget stor for-  
skel på hr. Karsten Nonbos teorier og så det,  
som Vejdirektoratet giver udtryk for.

Jeg vil gerne spørge hr. Karsten Nonbo, om  
påstanden om, at øget hastighed giver flere  
ulykker, bare er noget, modstanderne af forsla-  
get har fundet på. Det må jo tages som udtryk  
for, at hr. Karsten Nonbo bestrider det, som Vej-  
direktoratet skriver i bemærkningerne, nemlig  
at forslaget vil føre til to-tre flere døde om året.

Jeg vil godt spørge: Bestrider hr. Karsten  
Nonbo de oplysninger, som ministeren har rede-  
gjort for i bemærkningerne? Bestrider hr. Kar-  
sten Nonbo det, når ministeren skriver, at en for-  
højelse af gennemsnitshastigheden på motorvej  
alt andet lige vil føre til mere alvorlige ulykker?  
Bestrider hr. Karsten Nonbo det? Det indtryk fik  
man jo af hans ordførerindlæg

Og hvor mange døde yderligere vil Venstre  
acceptere? En? To? Tre? Fire? Hvor mange døde  
vil hr. Karsten Nonbo acceptere som pris for at  
gennemføre det her lovforslag?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil sige, at jeg ikke har hørt helt det samme, som hr. Keld Albrechtsen lige sagde. Jeg har ikke hørt, at hr. Karsten Nonbo har sagt, at det ikke hang sammen. Men det ville da være godt at få det opklaret. Jeg har hørt, at det vidste han godt det gjorde.

Jeg vil lige spørge, hvad det er for nogle undersøgelser, han har, som giver belæg for at sige, at det ikke gælder hastighederne under 130 km/t.

Da gennemsnitshastigheden steg til 118 km/t., hvor den er i øjeblikket, steg ulykkestallet på motorvejene. Og vi har sidste år haft 40 dræbte plus meget, meget stærkt tilskadekomne på vejstrækninger, hvor man har fjernet alle andre trafikanter, og hvor der ikke er krydsninger, og hvor der faktisk ikke burde ske ulykker. Her burde vores holdning i dag være, at nu skulle vi gøre noget for at få det ned, men det er jo ikke regeringens holdning. De siger jo pyt, når der bliver slået nogle flere ihjel. Det har jeg lagt mærke til. Pyt siger de.

Jeg vil godt høre hr. Karsten Nonbo, om han har belæg for at sige, at det kun er hastigheder over 130 km/t., der er skyld i ulykkerne. Det tror jeg ikke han har nogen steder fra.

Og så vil jeg lige sige, at jeg ikke tror, at der er nogen, der vælger den gamle hovedlandevej, som kører langs med motorvejen. Og hvis der skal meget omvejskørsel ind, så ved hr. Karsten Nonbo også godt, at det giver ulykker. Det skal man jo også lige huske.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Venstres ordfører havde åbenbart ikke tid til at svare på, hvad det er, der har fået Venstres gruppe til nu at synes, at det her lovforslag, som jo har været underkendt i Venstres gruppe, men nu er fremsat igen, godt kan gå.

Jeg synes heller ikke, at Venstres ordfører svarede på Dansk Folkepartis spørgsmål om penge. Venstre må vel kunne svare på, hvorvidt man efter en vurdering vil have det ind i den investeringsplan, som en trafikminister vel må barsle med.

Kl. 14.10

Jeg synes, det er pudsigt, at Venstres ordfører her fra talerstolen meget understreger vurderingen af de forskellige vejstrækninger, når det faktisk i regeringsgrundlaget står på side 40:

»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.«

Det er ikke det, vi hører fra Venstre i dag, og derfor synes jeg, at vi her i salen og vælgerne har krav på at få at vide: Hvad er det, der er sket siden hen?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Nu vil jeg starte i en anden rækkefølge for at få svaret fru Sandy Brinck, som jeg beklageligvis ikke nåede i første omgang.

Venstre vil stadig væk stå ved regeringsgrundlaget: 130 km/t. på motorveje. Jeg kan høre, at fru Sandy Brinck er lidt utålmodig, men vi skal nok nå dertil. Som jeg sagde før, har jeg en vis forhåbning om, at når vi får vurderet de her strækninger, får vi også lagt et realistisk niveau for, hvor mange penge der skal bruges. Og jeg har et håb og en tro på, at det viser sig, der er strækninger, der kan komme med for ganske få penge. Ellers er det jo som meget andet, når man har en ansvarlig økonomisk politik, at man går frem, i det omfang der er midler til det.

Til fru Margrete Auken kan jeg jo ikke sige andet, end at vi er uenige om den omvejskørsel. Jeg tror stadig væk på, at jo flere kilometer vi får på motorvejene, jo mere får vi taget fra landevejene.

Vi skal huske, at de numeriske tal i statistikkerne – for også at svare hr. Keld Albrechtsen – der ligger for motorvejene, modsvares af de tal, der ligger for landeveje og amtsveje. Der er blevet flyttet meget trafik til motorvejene, og det er alt andet lige med til at nedbringe ulykkerne og faresituationerne på både amts- og kommuneveje.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes, det er en meget speciel situation, vi står i i dag, nemlig en situation, hvor det fremgår klart af bemærkningerne, at vedtagelsen af det her forslag betyder, at der bliver slået flere mennesker ihjel. Det står klart, at vedtagelsen af det her lovforslag, som det er udformet, betyder, at der bliver slået to-tre mennesker mere ihjel i trafikken end ellers. Det svarer til sådan en togulykke, som vi havde oppe ved Herning, ekstra om året.

Vil hr. Karsten Nonbo benægte, at det er det, der står i lovforslaget, altså at vedtagelsen heraf betyder, at der bliver flere slået ihjel i trafikken?

Og vil hr. Karsten Nonbo benægte, at ulykkesfrekvensen, altså antallet af biler pr. km, er faldet på alle andre veje i kongeriget end motorveje, hvor den har været konstant, altså at det er farligt at køre på motorvejene, at det er hastigheden, der dræber, og at der bliver slået flere ihjel i konsekvens af det her forslag?

Det, man stemmer for, er, at der skal slås flere mennesker ihjel i det her land.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Næh, sagt til hr. Karsten Nonbo, det er sådan set ikke, fordi jeg er utålmodig. Det er sådan set, fordi jeg går ind for bare en lillebitte smule saglighed. Vi står jo i en situation, hvor det er en ren tilståelsessag for Venstre og regeringen, når man i valgkampen siger, og når man i sit regeringsgrundlag skriver, at 130 km/t. kan man bare indføre, for det er motorvejene bygget til, og så bagefter kommer i tanke om, at nu er det lige pludselig meget, meget vigtigt, at man får lavet en konkret vurdering på samtlige strækninger. Det er den smule saglighed, der er kommet ind efterfølgende.

Det er da en tilståelsessag over for alle os, som gang på gang har sagt, at det kan man bare ikke. Og så er det i øvrigt vælgerbedrag, så det klodser.

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Jeg fortsætter lidt dér, hvor fru Sandy Brinck slap med hensyn til den undersøgelse. Der er noget, der undrer mig voldsomt, og det er, at der i det hele taget er behov for en undersøgelse omkring vejenes beskaffenhed i forhold til at øge hastigheden fra f.eks. de nuværende 110 km/t. til en højere hastighed.

Kl. 14.15

Vil det sige, at man egentlig for nogle år siden konstruerede motorveje, hvor hastigheden kun kan være 110 eller 120 km/t.? Kan det virkelig have sin rigtighed, at der er konstrueret motorveje, som ikke kan klare 130 km/t.? Ifølge de høringsvar, der er givet, passer det rent faktisk ikke, men jeg kunne godt tænke mig at høre hr. Karsten Nonbos kommentar til det.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg kan sige kort til hr. Per Dalgaard, at når vejene er undersøgt, ved vi, om de er konstrueret til det. Jeg vil medgive, at det nok er værd at tage sagen så alvorligt, at man får vejene undersøgt, før man udtaler sig om det, og det har vi sagt at vi gerne vil gøre. Vi har stadig væk det mål, og jeg har den tro, at det kan lade sig gøre, men tro er ikke nok i den her sag, vi skal have en undersøgelse, før vi sætter hastighedsgrænsen op.

Til hr. Jacob Buksti vil jeg sige: Det, der tales om, er jo på motorvejene, og min filosofi og mit argument er, at hvis vi kan komme af med mange færdselsuheld på de andre veje, er vi virkelig godt hjulpet.

Så tror jeg ikke, der var flere i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Nonbo svarer ikke på spørgsmålene.

Jeg spurgte, om han bestrider de oplysninger, Vejdirektoratet har fremlagt om, at konsekvensen af det her lovforslag vil være to-tre flere døde. Så kommer der i stedet for en forklaring om, at så er der nok nogle færre, der bliver slået ihjel et andet sted, men det er ikke det, der oplyses i forslaget. Jeg går ud fra, at ministeren står inde for de bemærkninger, der er i forslaget, og det er, at der bliver flere døde.

Så siger hr. Nonbo endda, at han på et senere tidspunkt vil arbejde for at få udvidet forslaget til også at gælde endnu flere strækninger med 130 km/t., dvs. endnu flere døde, hvis man baserer sig på Vejdirektoratets beregninger.

Jeg vil godt bede hr. Nonbo om at sige til mig, om han anerkender de beregninger, Vejdirektoratet har lavet, eller han ikke gør det, for hans tale tyder på, at han simpelt hen bestrider det, Vejdirektoratet har fremlagt, og det mener jeg da vi må basere os på.

Så svarer hr. Nonbo heller ikke på det spørgsmål, der er helt afgørende: Hvor mange liv vil Venstre være med til at ofre på det her alter? Det synes jeg da er et rimeligt spørgsmål, for hvis man anerkender Vejdirektoratets beregninger, så er det allerede med det her forslaget to-tre mennesker om året, der skal miste livet på grund af Vestres politik, og endnu flere i fremtiden, hvis hr. Nonbo får sin vilje.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

I modsætning til fru Sandy Brinck synes jeg sådan set, at det er opmuntrende, at argumenter har gjort indtryk på Venstre. Det synes jeg faktisk. Men det uhyggelige synes jeg så består i, at man siger, at på trods af at man får at vide, at det her koster, så gør man det alligevel.

Når hr. Karsten Nonbo lige nu sagde, at tro ikke er nok, vi må have det undersøgt, er jeg altså helt enig med hr. Nonbo i det synspunkt. Men hvis nu de undersøgelser viser, at det vil give yderligere ulykker, hvis man sætter hastighedsgrænsen op, altså på de andre vejstrækninger, vil Venstre så sige, o.k., så lader vi være, eller vil Venstre sige, at det tager man med?

Det er jo det, det hele går på i øjeblikket. Man kan jo selvfølgelig også gøre det, som Venstre gør i øjeblikket – altså ikke hr. Nonbo, men regeringen – at man simpelt hen fyrer folk. Altså de folk i Vejdirektoratet, der har forstand på det her, bliver jo færre og færre, og de bliver fyret rundtomkring. Jeg ved ikke, om Rådet for Transportforskning nu også skal ryge, for det jo faktisk har sagt nøjagtig det samme.

Men hvis man ikke fyrer folk, og hvis man sørger for, at statistikkerne er i orden, hvis man sørger for, det er ordentlige undersøgelser, vil hr. Nonbo så sige: Jamen selvfølgelig vil vi da ikke sætte hastighedsgrænsen op, hvis det giver flere ulykker? Og det er jo ikke kun dræbte, der er jo også tale om virkelige lemlæstelser i det her.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg glæder mig også til, at hr. Karsten Nonbo svarer på hr. Keld Albrechtsens spørgsmål, for det var sådan set det samme, jeg stillede.

Men jeg forstår ikke Karsten Nonbos argumentation...

**Formanden:**

Hr....

**Jacob Buksti (S):**

...hr. Karsten Nonbos argumentation om, hvordan man kommer af med ulykker på de andre veje ved at sætte hastighedsgrænsen op på motorveje.

Mener hr. Karsten Nonbo, at når man sætter hastighedsgrænsen op på motorvejene, bliver

der plads til flere biler på motorvejene, eller hvad? Der må da være nogen, som giver sig til at køre på motorvejene, når man sætter hastighedsgrænsen op, som åbenbart ikke kører der i dag. Tror hr. Karsten Nonbo virkelig på det?

Kl. 14.20

Det er jo ikke et spørgsmål om, at man bygger flere motorveje. Nej, det her er et spørgsmål om, at man sætter hastighedsgrænsen op og i øvrigt gør det på en måde, som Vejdirektoratet siger er uforsvarlig.

Hr. Karsten Nonbo kan jo ikke være ubekendt med, at det, det handler om, er, at til- og frakørselsramperne på de danske motorveje er konstrueret, så de er kortere og dermed farligere ved højere hastighed. Hr. Karsten Nonbo kan jo heller ikke være ubekendt med, at de fleste steder i Danmark er motorvejsbanerne smallere, end de f.eks. er i Tyskland, alt sammen noget, som fører til, at ulykkesrisikoen ved højere hastighed er større.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg synes, jeg udtrykte mig rimeligt klart og konkret, nemlig at når vi sætter hastighedsgrænsen lidt op på motorveje, så flytter vi trafik fra de andre veje ud på motorvejene, og det gør, at vi får en anden kørselsfrekvens og en anden ulykkesfrekvens på de andre veje. Det har jeg altså sagt nu en tre gange. Jeg tror, at hr. Jacob Buksti ikke vil forstå det, for jeg anser ham for intelligent nok til at kunne, hvis han ville.

Så vil jeg sige til fru Margrete Auken, at om vi skal lade være eller ej, er jo lige netop det, undersøgelserne skal vise, for hvis undersøgelserne viser, at den og den vejstrækning ikke er til 130 km/t., så bliver den enten til 130 km/t., ved at man sætter reparationer i gang, således at den kan blive det, og er der ikke råd til det, jamen så kommer den ikke op på 130 km/t.

Til hr. Keld Albrechtsen om det der typisk retoriske spørgsmål, om man vil ofre et eller to liv om året: Det er altså meget svært at spå om fremtiden, og jeg må nok sige, at jeg godt vil have lidt undervisning af Vejdirektoratet i, hvordan man beregner sig frem til, at der dør en eller to mere om året her, for som jeg også siger, hvis vi kan undgå uheldene på de andre veje, hvor der er modkørende trafik, så tror jeg, at vi sparer flere liv på de motorveje.

(Kort bemærkning).

**Jann Sjursen (KRF):**

Jeg kan forstå, at Venstre befandt sig i troens verden før valget, da man gik ud og sagde, at man ville have fartgrænser på 130 km/t. på motorvejene. Nu synes jeg jo ikke, det sådan under alle omstændigheder er dårligt at befinde sig i troens verden, men lige når det gælder hastighed på motorvej, synes jeg ikke, at det er så smart endda. Det har hr. Karsten Nonbo jo også givet udtryk i indlæg her.

Men jeg må tilslutte mig de ordførere, som simpelt hen ikke forstår hr. Karsten Nonbos argumentation for forslaget her og specielt det, at vi ikke rigtigt ved, hvad det er, der sker, når vi sætter hastighedsgrænsen op.

Jeg må sige til hr. Karsten Nonbo, at det fremgår tydeligt af regeringens lovforslag, hvilke konsekvenser det vil få med flere trafikdræbte, med flere trafikulykker i det hele taget, og derfor må det være ret og rimeligt at spørge, om hr. Karsten Nonbo og Venstre accepterer de forudsætninger, som lovforslaget fremsættes på eller ej. Det må hr. Karsten Nonbo kunne svare bekræftende eller afkræftende på.

Det andet spørgsmål, som jeg godt vil stille hr. Karsten Nonbo og Venstre i forventning om, at man altså stadig væk ønsker 130 km/t. på motorvejen – og det må jo være det, jeg må konkludere på baggrund af det, hr. Nonbo har sagt i dag – er: Hvor mange penge tror Venstre, det koster at opfylde det løfte, som man har givet vælgerne?

(Kort bemærkning()).

**Jacob Buksti (S):**

Ja, bare endnu en gang: Altså jeg har det fuldstændig som hr. Jann Sjursen, at enten benægter hr. Karsten Nonbo selve præmisserne for det her lovforslag, eller også må hr. Karsten Nonbo acceptere, at det betyder, at der bliver slået flere ihjel, end der ellers ville blive.

Så til hvorvidt jeg nu vil forstå eller kan forstå: Min vilje fejler ingenting, men kan hr. Karsten Nonbo ikke godt prøve at forklare mig, hvordan og hvorledes det kan være, at det, at man sætter hastigheden op på de nordjyske motorveje og imellem Kolding og Esbjerg, de steder, hvor risikoen for at ramme en anden bil er så begrænset, at færdselssikkerheden knap kommer i fare, fører til, at der kommer til at køre flere på motorvejene? Kan hr. Karsten Nonbo godt forklare den sammenhæng, at når man forhøjer

hastighedsgrænsen, kommer der til at køre flere i hovedstadsområdet? Jamen dér er det et ønske hos mange bare at kunne komme til at køre 110 km/t., for dér er der ikke plads til folk på motorvejene. Der er simpelt hen ikke plads til, at der kan komme til at køre flere. Hvordan og hvorledes kan et forslag om at hæve hastigheden til 130 km/t. på 15 pct. af de danske motorveje føre til, at der kører flere biler dér?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jamen så kom det jo frem, at hr. Nonbo åbenbart ikke accepterer de beregninger og oplysninger, som Vejdirektoratet har fremlagt, og som ligger til grund for ministerens lovforslag. Venstre har altså den forudsætning for vedtagelsen af det her lovforslag, at det ikke koster flere liv, selv om ministeren har oplyst, at det gør det.

Kl. 14.25

Jeg vil godt spørge hr. Nonbo: Er Venstres gruppe vidende om, at Venstre har en ordfører, der ikke anerkender grundlaget for det her lovforslag, sådan som ministeren har fremlagt det?

Jeg vil også godt spørge hr. Nonbo, om ikke der var grundlag for, at man foretog en ny læsning i Venstre af det her forslag, når man ikke engang er enig med sin egen regering om forudsætningerne, når man tror, det ikke fører til flere døds ofre, selv om ministeren udtrykkeligt skriver det og endda har en overordentlig grundig beregning af det og også af, hvor mange der yderligere hvert år bliver lemlæstet, kvæstet osv. i trafikken.

Det står hr. Nonbo bare og bestrider. Jeg synes, det er rystende. Jeg kan ikke forstå, ministeren kan sidde passivt og høre på, at en ordfører faktisk frejdigt påstår, at det, ministeren har skrevet i bemærkningerne, overhovedet ikke passer.

Jamen jeg synes, at enten har Venstre ikke gjort sit arbejde og læst ordentligt på teksten, eller også har hr. Nonbo givet tilsagn på Venstres vegne på et grundlag, som simpelt hen ikke passer.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

En gang til til hr. Keld Albrechtsen: Det, jeg siger, er, at de trafikdrab kompenseres der for på de øvrige veje.

Hr. Jacob Buksti skal jeg da medgive, at Nordjylland måske er et dårligt eksempel, fordi der

findes vel ikke ret meget andet end motorveje. Det er klart, at så kan man ikke flytte sig.

Det, jeg mener, er, når man har nogle strækninger med motorveje og sogne- og kommuneveje tæt ved hinanden, så flytter man trafik. Jeg er da godt klar over, at man ikke gør det, som hr. Jacob Buksti insinuerede, nemlig at man kørte så langt for at køre på motorveje.

Der er afsat et beløb til at sætte de her hastighedsgrænser op. Det er det, vi arbejder ud fra. Så vidt jeg husker, er det omkring 39 mio. kr. Det er det, der er at gøre godt med, og så må vi se, om det medfører, at vi får alle de strækninger med, som vi kunne ønske, ellers må det jo lægges op til en politisk forhandling, om man skal bruge flere penge, eller om vi skal blive der, hvor vi er med de veje, vi kan få med. Det er almindeligt købmændskab.

(Kort bemærkning).

**Line Barfod (EL):**

Jeg forstår ikke hr. Karsten Nonbos svar. Enten må man lægge til grund, at de beregninger, som Vejdirektoratet har lavet, og som fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, nemlig at der kommer to-tre flere dræbte om året, hvis det her forslag bliver vedtaget, er korrekte, og hvor man jo har foretaget forskellige vurderinger af de ændringer i trafikken, der vil følge af det her forslag, eller også siger man, at man ikke tror på de beregninger, og så tror man altså ikke på det, der står i det lovforslag, som regeringen har fremsat, den regering, som Venstre støtter.

Hr. Karsten Nonbo sagde i et tidligere svar, at han gerne ville have undervisning af Vejdirektoratet i, hvordan man laver den beregning, der fremgår af bemærkningerne. Jeg synes, det kan være fint nok, at man har behov for at få noget mere viden om grundlaget, men så burde man få den viden, inden man stemmer for forslaget, hvis forudsætningen for, at Venstre støtter forslaget, er, at det ikke fører til flere dræbte.

Derfor må det være muligt at få et svar. Vil Venstre acceptere det her forslag, også selv om man lægger Vejdirektoratets beregninger til grund og forudsætter, at der vil komme flere dræbte?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Selvfølger vi lovforslaget, som det er fremsat, og med de beregninger, der er foretaget. Så enkelt er det.

(Kort bemærkning).

**Line Barfod (EL):**

Det vil sige, at hr. Karsten Nonbos svar skal forstås sådan, at Venstre støtter dette forslag med de forudsætninger, der ligger, og altså accepterer, at der vil blive to-tre flere dræbte og et antal flere lemlæstede ved trafikulykker, fordi man ønsker at køre stærkere på motorvejene.

Det er selvfølgelig modigt, at man har den slags holdninger. Men jeg synes alligevel, det er utroligt, at man er parat til at ofre menneskeliv for at få lov til at køre stærkere.

Kl. 14.30

**Formanden:**

Så kan vi gå videre i ordførrækken, og det er fru Sandy Brinck.

**Sandy Brinck (S):**

Fart dræber, det har været det enkle og klare budskab i kampen for trafiksikkerhed gennem mange år. Hurtigdræber, det er hovedpointen i Havarikommissionens undersøgelse af unges færdselsuheld, som blev offentliggjort så sent som i går. Hurtigdræber, det er også konklusionen fra justitsministeren i dette lovforslag, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne som følge af justitsministerens eget forslag opgøres i bemærkningerne.

Det er en modig kvinde, som siger: Ja, det her fører til flere, der dør, ja, det fører til flere, som kommer alvorligt til skade, men vi gør det alligevel. Modet kan let forveksles med kynisme. Vi håber, at ministeren har gjort sig klart, hvilket ansvar hun påtager sig. Vi håber, at ministeren har vise ord til de pårørende, når ulykken sker.

Dette lovforslag er udtryk for en regering fanget i sit eget spind. Det står skrevet i regeringsgrundlaget:

»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 tilfaldte 110 km/t.«

Efter nøje overvejelser viser dette sig at være sandheden for 15 pct. af motorvejsnettet – 15 pct.!

Derfor får vi altså dette lovforslag, som på den ene side er et løftebrud over for vælgerne og på den anden side en tilståelsessag over for os andre, som hele tiden har anfægtet, at man på



betryggende vis sagtens kan sætte hastighederne op.

Regeringens halmstrå i argumentationen for en forøgelse af hastighederne på motorvejene er, at det følges op af øget politikontrol af hastighedsgrænsen, en opgave, som politiet ikke får flere penge til. Rigspolitechefen vil på den baggrund ændre prioriteringen af den målrettede færdselskontrol, som der så smukt står. Det betyder, at færdselskontrollen andre steder nedprioriteres.

Samtidig får vi at vide, at regeringens mål for arbejdet med færdselssikkerhed er at fjerne det, man kalder de sorte pletter, altså de mest farlige strækninger med flest ulykker. Smukt! Men nu har regeringen jo lige flyttet politiets prioriteringer til det, som justitsministeren i sit lovforslag beskriver som den mest sikre vejtype, nemlig motorvejene. Kontrollen skal altså prioriteres væk fra de mest farlige strækninger, hvor børn, ældre og cyklister færdes, alene for at man kan forsvare en forhøjelse af hastigheden på motorvejene, som så i øvrigt også koster menneskeliv og lemlæstelser.

Lad os bare blive lidt i økonomien bag dette lovforslag. Ministeren opgør det samlet til 87,5 mio. kr., men det er, uden at der er nævnt så meget som bare et lille gæt på, hvad det vil koste at gøre resten af motorvejsnettet i stand til at opfylde regeringens overordnede målsætning på de 130 km/t. 50 mio. kr. koster det alene på strækningerne Herning-Brande, Odense-Svendborg og Holbæk-Tuse.

Det bliver ganske voldsomme investeringer, der skal til for at nå op på de 130 km/t., som er regeringens målsætning og det løfte, de gav vælgerne, og pengene kan jo kun bruges én gang, og nu skal de altså bruges på at sætte farten op, mens vi vel alle kan pege på steder, hvor vi faktisk har behov for at få en infrastruktur, som passer til de behov, som erhvervslivet og arbejdsmarkedet efterspørger.

Og hvad med miljøet? Ja, også her konstaterer ministeren tørt, at jo, det fører til mere udledning af bl.a. CO<sub>2</sub>, og jo, det fører til mere støjforurening for de mennesker, som bor op og ned af motorvejen, men det kan ministeren åbenbart ikke tage sig af. Kalkulen må jo være, at det ikke er konservative vælgere, der bor lige netop dér.

Det kunne være rart med en regering, som ville nedbringe problemerne, i stedet for en regering som forøger dem og forsvarer sig med, at det ikke er så meget, så det går nok endda. Det er en forkert prioritering af pengene, det er en

forkert prioritering i forhold til miljøet, det er en forkert prioritering i forhold til færdselssikkerheden.

Hvis prioriteringen havde været anderledes, har vi ikke nogen ideologisk modstand mod hverken tallet 120 eller 130, men som prioriteringen er i øjeblikket, kan Socialdemokratiet ikke støtte forslaget.

Kl. 14.35

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Fru Sandy Brinck indleder sin ordførertale med, at farten dræber. Vil fru Sandy Brinck anerkende, at da man hævede hastighedsgrænserne fra 100 km/t. til 110 km/t., faldt antallet af trafikdræbte på motorvejsnettet, fordi man fik en mindre spredning i hastighederne på motorvejsnettet?

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Nu, da Socialdemokratiet er kommet i opposition, har de jo svar på alle problemer, alle politiske spørgsmål løses nu. Jeg vil i forbindelse med motorvejsproblematikken og hastighederne spørge fru Sandy Brinck: Vil Socialdemokratiet fastholde status quo, eller foreslår man, at de sættes ned?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Til de to spillere fra Dansk Folkeparti kan jeg roligt sige, at jeg henholder mig til de konsekvenser, som ministeren har fremlagt i forhold til sit lovforslag, for dem tror jeg sådan set på, og der står, at fart dræber. Det er en konklusion, der er draget i lige nøjagtig det her lovforslag.

Man skal vide, når man trykker på den grønne knap, når vi når til tredje behandling, at det koster menneskeliv, at det koster lemlæstelser. Det må man gøre op med sin egen samvittighed. Jeg gør det bare ikke. Jeg trykker ikke på den grønne knap. Jeg vil ikke være med til, at vi her indefra fuldstændig blindt trykker på den grønne knap og siger: Nå pyt, det er to-tre stykker. Jeg synes, det er en kynisk kalkule. Jeg synes, det er en meget kynisk kalkule.

Og til spørgsmålet om, hvad der skete i sin tid, nævner ordføreren jo selv en af pointerne, nemlig at det førte til mindre spredning. Det her lovforslag fører i den grad til større spredning, i den grad.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Der var et punkt, der foruroligede mig lidt. Før regeringsskiftet havde Socialdemokratiet og SF osv. en overenskomst om, at vi skulle forbedre færdselssikkerheden på motorvejene. Vi skulle øge kontrollen. Det vil sige, at vi skulle have gennemsnitshastighederne ned. Det var vores udgangspunkt.

Faktisk var det sådan i valgkampen, hvor jeg var ude og sige, at en ny regering ville koste menneskeliv, at der kørte de ikke en kampagne for højere hastighed. Der forholdt jeg mig udelukkende til, at jeg vidste, at de ikke ville gøre noget for at intensivere kontrollen. Så det er meget værre, end jeg frygtede på det tidspunkt.

Men det forskrækker mig lidt, at fru Sandy Brinck siger, at Socialdemokratiets holdning nu er, at man er kold over for, at man sætter hastighederne op, bare det kommer til at følges pænt med vejudbygningerne. Jeg håber da stadig væk, at det er Socialdemokratiets politik, at vi skal forbedre færdselssikkerheden, og det vil sige, at der skal gøres en voldsom aktiv indsats for at nedsætte det antal dræbte, vi har i øjeblikket. Det er selvfølgelig ikke kun på motorvejene, men også på motorvejene er tallet absurd højt i forhold til, at der slet ikke skulle være nogen på de veje, hvor man har fjernet al anden trafik.

(Kort bemærkning).

**Gudrun Laub (V):**

Fru Sandy Brinck har flere gange gentaget sloganet, at farten dræber. Det er jo et meget velkendt slogan, og det er først og fremmest et reklameslogan, som er udformet af nogle, som kører på propaganda frem for på facts.

Hvis man går ind og analyserer forskellige færdselsulykker, har vi jo en helt anden form for sikker sammenhæng, når det drejer sig om alkoholpåvirkede bilister, men man hører jo ikke et slogan, der hedder, spritten dræber, eller alkoholen dræber. Det var måske mere relevant. Det synes jeg helt klart viser, at det først og fremmest er et slogan.

Så vil jeg gerne høre, om fru Sandy Brinck mener, at det har været helt klart og tydeligt for alle, også før valget, at vejnettet har været af en sådan karakter, at frakørslerne har været for korte, og at det har været hundrede procent uforvarsligt at køre 130 km/t., for jeg tror nok, at det kom som en overraskelse.

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Jeg fik ikke noget svar på mit spørgsmål fra fru Sandy Brinck. Skal jeg forstå det sådan, at Socialdemokratiets holdning til hastigheder på motorveje ligger i det lovforslag, som regeringen i øjeblikket har lavet, og at man ikke selv har nogen holdning til det?

Jeg vil gerne høre: Er det status quo, man vil opretholde, eller vil man nedsætte hastighederne på motorvejene?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Først til fru Margrete Auken: Fru Margrete Auken kan være helt rolig. Vi står fuldstændig ved, at det her først og fremmest er et spørgsmål om at forbedre færdselssikkerheden. Det er vi overhovedet ikke kolde over for. Tværtimod synes jeg, at vi har at gøre med en regering, som er temmelig kold. Når man tænker på de besparelser, der i øjeblikket foregår på hele færdselssikkerhedsområdet, samtidig med at man kommer med det her lovforslag, så er det koldt, og så er det kynisk.

Så siger fru Gudrun Laub fra Venstre, at ud-sagnet om, at fart dræber, er et reklameslogan. Det er så den anden fra Venstre, vi har haft heroppe, som benægter det faglige grundlag, som ministeren har lagt frem. Altså man kunne få lyst til at deltage på det næste møde mellem justitsministeren og ordførerne. Ministeren må da være temmelig skuffet over, at det største regeringsparti ikke anerkender de faglige og saglige argumenter, som fremlægges i regeringens eget lovforslag. Det er en temmelig besynderlig situation.

Så bliver jeg spurgt, om vejnettets tilstand var kendt før valget. Venstres folk i Trafikudvalget, Venstres trafikordfører har naturligvis kendt det argument, som først nu er gået op for den store bredde i den borgerlige lejr. Det er ikke noget, der er opfundet hverken under valgkampen eller efter valgkampen.

Til hr. Per Dalgaard kan jeg sige, at man kan sagtens, hvis man hører efter, få en holdning fra Socialdemokratiet: Vi stemmer imod, og det har jeg sådan set sagt fra start af.

(Kort bemærkning).

**Gudrun Laub (V):**

Jeg kan ikke se andet, end at fru Sandy Brinck klart overfortolker, hvad der står i bemærkningerne, for der står det jo meget, meget tydeligt,

at langt det sikreste er kørsel på motorveje. Der står også, at det er gennemsnitsbetragtninger, og der står videre, at det er tal, som også er påvirket af, at der er sket en udvidelse af motorvejsstrækningerne. Det er alt sammen gennemsnitstal.

Jeg synes ikke, at der er nogen grund til, at fru Sandy Brinck tager på vej på den måde, for det er da ganske klart, at når der kommer en sådan påstand fra Vejdirektoratet om, at vejnettet ikke er godt nok til 130 km/t., må det naturligvis undersøges. Men jeg syntes, at det var en meget overraskende påstand, og det tror jeg også at det må have været for Socialdemokratiet.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det fru Sandy Brinck, og derefter regner jeg med, at vi går videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Det er jo lige før, at man skal undskylde, at man rent faktisk tror på det, regeringen selv skriver. I bemærkningerne er der sådan en fin lille tabel, det er tabel 8, den er oven i købet indrammet, hvor der står:

»Stigning i antal dræbte/år: 2-3. Stigning i antal tilskadekomne/år: 8-17. Stigning i antal personskadeulykker/år: 6-12.«

Det er ikke noget, jeg har fundet på. Det er ikke noget, et reklamebureau har fundet på. Det er faktisk noget, justitsministeren skriver.

Så er det da korrekt, at der står, at motorvejene er de sikreste i forhold til så mange andre veje. Det har jeg heller ikke benægtet, men jeg vil dog godt nuancere udsagnet lidt ved at sige, at der faktisk også står, at mens antallet af uheld er faldet på samtlige andre strækninger, har vi desværre oplevet status quo på motorvejsstrækningerne. Og det, at noget er det sikreste, gør det ikke til det sikre. Der sker faktisk stadig væk uheld, og regeringens siger altså selv, at vi får to-tre ekstra dræbte på baggrund af det her lovforslag.

Kl. 14.45

**Første næstformand (Svend Auken):**

Og så er det hr. Per Dalgaard som ordfører.

**Per Dalgaard (DF):**

Der er ikke noget som hastigheder på motorveje, der kan ophidse folket. Under valgkampen var der mange røster fremme om, at hastigheden på motorvejene i Danmark nok kunne sættes op

uden de helt store problemer. De, der kører på motorvejene i dag, ved, at det rent faktisk allerede er sket.

Vi går i Dansk Folkeparti ikke ind for, at enhver ting, som sker ude i samfundet, også skal laves til en lov. Men biler og veje er i dag konstrueret på en sådan måde, at de sagtens kan klare 130 km/t. Og jeg forstår egentlig ikke helt det kludetæppedanmarkskort, der er lavet omkring motorvejene for at få dem til henholdsvis 110, 120 og 130 km/t. i dag.

Argumenterne omkring bilerne kører på mange niveauer. Biler er i dag konstrueret på en helt anden måde end i gamle dage. 130 km/t. for biler på motorveje er ikke noget problem.

Desværre gik der i sidste samling lidt kage i det forslag om 130 km/t., som Dansk Folkeparti fremsatte, og det blev afvist.

Dansk Folkeparti er ked af den udvikling, det her forslag nu har gennemløbet, og vi har svært ved at finde en god begrundelse for den pludselige ændring, der er opstået omkring motorvejenes beskaffenhed. Det kunne være meget rart at få belyst, hvad det egentlig er, der har gjort, at nu kan man pludselig kun køre 120 km/t. på en motorvej, hvor man tidligere havde planlagt, at det skulle være 130 km/t.

I et af de høringssvar, der er givet, skriver Dansk Vejforening om 3.1.3. Vejtekniske forhold: »... mens nye motorveje er bygget således, at de er beregnede til hastigheder på i hvert fald 140 km i timen.«

Som jeg sagde tidligere i dag, kan jeg ikke forestille mig, at nogen i dag kan konstruere motorveje, som kun kan klare 110 km/t. og måske 120 km/t., hvis man kører pænt. Det kan jeg ikke forestille mig. Så det, der ligger i, at man kun kan køre 110 og 120 km/t., sådan som regeringen foreslår, er meget problematisk for Dansk Folkeparti.

Jeg vil dog sige, at der er nogle gode elementer i forslaget, f.eks. det, at man nu åbner en større mulighed for at fratage en fører, som kører vildt og ubehersket, hans køretøj. Det finder vi ganske udmærket.

Men forslaget som helhed, sådan som det fremgår i dag, kan vi ikke støtte.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Nu er det velkendt, i hvert fald for os, der har haft den her debat tidligere, at Dansk Folkeparti mener, at 130 km/t. skal være tilladt overalt, og derfor er det prisværdigt, at man holder fast i

det synspunkt, om jeg så må sige, frem for at prøve at tale udenom.

Men lovforslaget indeholder mange andre elementer, og jeg kunne godt tænke mig at stille Dansk Folkeparti et spørgsmål om de ældre, fordi jeg ved, at Dansk Folkeparti kerer sig, i hvert fald gerne vil se ud, som om de kerer sig meget om de ældre. Der er en passage, som handler om færdselssikkerhed for børn og ældre, og jeg har læst den passage ganske, ganske mange gange, og jeg har så utrolig svært ved at finde ud af, hvordan det nu lige er, at regeringen havde tænkt sig at øge færdselssikkerheden for lige nøjagtig den gruppe, altså dem, vi normalt kalder de bløde trafikanter.

Har hr. Per Dalgaard fundet ud af ved at læse det – det hjælper jo af og til med flere øjne – hvad det nye og den øgede trafikikkerhed for børn og ældre mennesker er i det her lovforslag?

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Vi har ikke i forbindelse med dette lovforslag koncentreret os om at tage hånd om de bløde trafikanter. Det her lovforslag handler om motorvejene. På motorvejene kan der også færdes ældre mennesker, det ved de godt, og nogle af dem har desværre kørt som såkaldte spøgelsesbilister. Det kan jeg ikke se at vi kan lovgive os ud af overhovedet. Det er et helt andet problem.

Kl. 14.50

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jamen så bliver jeg nødt til at spørge: Bekymrer det ikke Dansk Folkeparti, at prioriteringerne flyttes fra de sorte pletter, fra de områder, hvor det rent faktisk er bløde trafikanter, som oftest er mest udsatte? Nu flyttes prioriteringen, politiets kontrol over på motorvejene. Der er ikke ekstra penge med. Bekymrer det ikke Dansk Folkeparti nu, når man får det oplyst?

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Dansk Folkeparti går ind for, at man skal sørge for, at færdselsloven overholdes, at færdselssikkerheden overholdes. Det gælder selvfølgelig også over for bløde trafikanter, og det gælder andre steder, hvor der måske er en tendens til, at der køres for hurtigt. Det er da klart, at det vil være et problem, hvis man pludselig flytter en masse ressourcer fra de områders overvågning

ud på motorvejene i forbindelse med en forhøjelse af hastigheden.

Men som det sikkert også er fru Sandy Brinck bekendt, er Dansk Folkeparti jo ikke indstillet på, at politiets ressourcer som sådan er nok for nærværende. Vi ønsker, at politiets ressourcer udvides, og det kunne være et kærkomment tilfælde at argumentere for det i forbindelse med en forhøjelse af hastigheden.

**Helge Adam Møller (KF):**

Når man sidder og følger debatten, kunne man tro, at det her lovforslag drejede sig om, at regeringen vil indføre de samme regler, som gælder i Tyskland, hvor det er tilladt, hvis forholdene ellers giver anledning til det, at køre med 260 km/t. Og jeg skulle hilse og sige, at det er der faktisk nogle, der gør indimellem, de få, der har biler til det, og når vejen er fri.

Det er det ikke. Jeg må hellere oplyse om, at forslaget faktisk går ud på, at man nu på cirka halvdelen af de danske motorvejsstrækninger får mulighed for at køre 120 km/t., og at gennemsnitshastigheden i øjeblikket er 2 km/t. mindre. Gennemsnitshastigheden døgnet rundt på de danske motorveje er 118 km/t. Nu får man med loven i hånd, og hvis ellers sigtbarheden og vejens udformning gør det muligt, lov til at køre 120 km/t. Det er det, vi taler om. Det er bare sådan for at afdramatisere debatten en smule.

Jeg synes, og den konservative folketingsgruppe synes det, at det er et godt forslag. Vi synes, at det er et brandgodt forslag. Vi synes også, at det er rigtigt, at der står, at det langsigtede mål er at lægge op til 130 km/t. på alle motorveje, i takt med at de bliver indrettet, således at det er forsvarligt. Det synes vi er rigtigt. Vi synes nemlig, at jo flere man kan lokke over på motorveje, jo bedre. Jo flere motorveje vi får, og jo flere der kører på dem, jo færre dræbte og kvæstede får vi i den danske trafik.

Lad mig bare gøre opmærksom på, at i 1970 var der utrolig få kilometer motorveje. Dengang blev der dræbt 1.229 i trafikken, og der blev kvæstet 30.000. Lige siden har vi bygget motorveje – bl.a. fordi vi har haft konservative trafikministre – og for hver kilometer motorvej, der er blevet bygget, er antallet af dræbte og kvæstede faldet. Det er gået fra 1.229 for 30 år siden til 430 dræbte sidste år. Det er bl.a., fordi vi har fået 900 km motorvej og en meget stor del af den danske trafik nu ikke afvikles på de usikre landeveje ved 80 km/t., men på de sikre motorveje – for-

håbentlig fremover med mulighed for, når forholdene tillader det, at køre 120 km/t. eller 130 km/t.

Jeg siger det også, fordi der jo er nogle i denne sal, der ved noget om trafik. Fru Margrete Auken nikker, hr. Jakob Buksti var her før, og fru Sandy Brinck. Vi ved jo stadig væk, at selv med 120 eller 130 km/t. på en dansk motorvej, er det fire gange så sikkert at køre på den vej, som det er at køre på en dansk landevej med 80 km/t.

Jeg har ikke set nogen forslag fra Socialdemokratiet, fra hr. Jakob Buksti, fru Sandy Brinck, fru Margrete Auken om, at nu vil vi have det lige så sikkert på de danske landeveje, som det er på de danske motorveje med 120 eller 130 km/t. For hvad vil det betyde? Ja, det ved de, der har været medlem af Færdselssikkerhedskommissionen. Det vil betyde, at så skulle den lovlige hastighed på en dansk landevej sættes ned til maksimalt 55 km/t. Så vil de blive lige så sikre som motorvejene. Men det er der ingen, der vil.

Man skulle altså efter min og konservativ opfattelse beskæftige sig lidt mere med stederne, hvor ulykkerne sker, og det er ikke på de ekstremt sikre motorveje. Der sker altså fire gange så få som på landeveje og i byer. Også derfor synes vi, at det er godt.

Kl. 14.55

Jeg må også gøre opmærksom på, at i Tyskland, hvor man faktisk har fri hastighed på halvdelen af motorvejsstrækningen og man har reguleret den anden halvdel, har man pr. kørt kilometer nøjagtig indtil tredjesidste decimal det samme antal uheld, som vi har med den danske hastighedsgrænse på 110 km/t. Det fortæller lidt om, at der er andet end farten, der afgør, hvor sikkert eller usikkert det er.

Jeg må slutte med at sige, at regeringen jo fremlægger en række gode færdselspolitiske initiativer, der klart medfører, at der vil blive færre uheld i fremtiden. Nu bliver det indført, at man på motorveje skal bruge afviserblinket, hver eneste gang man trækker ud til overhaling, og når man trækker ind igen. Det bliver indført.

Hvad der var mange, der ikke er klar over og ikke brugte på Fyn forleden dag i forbindelse med den store ulykke under tåge, skal man, i samme øjeblik der er mulighed for kødannelse, aktivere katastrofeblinket.

Der bliver lagt op til, at der bliver markant større bøder til dem, der alligevel, ligesom i dag,

vil køre mere end 140 km/t. på motorvejene, og kører de over 180 km/t., mister de kørekortet.

Endelig bliver der lagt op til at konfiskere eller fratage bilen i større omfang end tidligere. Her vil jeg godt sige til justitsministeren, at efter konservativ opfattelse må man godt lægge en utrolig hård linje her. Er der nogen, der tre, fire eller fem gange kører spritkørsel, så ser vi meget gerne, at bilen bliver konfiskeret, hvad enten det er en billig vogn til 50.000 kr. eller en til 1,5 mio. kr. Når folk ikke kan finde ud af det og bliver ved med at overtræde reglerne, må de miste mordredskabet. Det er en konservativ holdning.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt stille Det Konservative Folkeparti samme spørgsmål, som jeg stillede Venstre: Er Det Konservative Folkeparti indstillet på, at der skal ske flere dødsfald i trafikken som resultatet af det her lovforslag, sådan som Vejdirektoratet har oplyst at konsekvensen vil være – to-tre flere døde om året og et antal yderligere lemlæstelser? Mener hr. Helge Adam Møller, at det er acceptabelt, at vi vedtager et lovforslag, hvor det udtrykkeligt står i bemærkningerne, at det medfører tab af menneskeliv? Det er et nyt, hidtil uset lovgivningsprincip, tror jeg, i Danmark, at man vedtager lovgivning, der udtrykkeligt gør opmærksom på, at det koster menneskeliv.

Nu gjorde hr. Helge Adam Møller opmærksom på, at man jo skulle kigge på de mindre vejstrækninger, hvor der også sker ulykker. Er hr. Helge Adam Møller opmærksom på, at konsekvensen af det her lovforslag, er, at der bliver mindre politi til at varetage trafikkontrollen på de små veje og dermed også flere dødsfald dér?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg synes, det er bekymrende, at optugtelsen så hurtigt har fordampet fra naturen hos hr. Helge Adam Møller. Da han sad i Færdselssikkerhedskommissionen vidste han godt, at det ikke var, fordi man byggede motorveje, at ulykestallene gik drastisk ned i 1970'erne, men fordi vi indførte hastighedsgrænser og en række andre foranstaltninger, som umiddelbart virkede. Det vidste hr. Helge Adam Møller godt dengang, og jeg kan ikke forstå, at han har glemte det så hurtigt.

Jeg kom op for at stille et spørgsmål, som jeg også gjorde før, men nu vil jeg prøve at gøre det mere præcist. Hvad er det for nogle landevejsstrækninger i Danmark i dag, som vil blive aflaa-

stet ved at sætte hastighederne op på motorveje-  
ne? Det var om ikke ligefrem det eneste argu-  
ment, så i hvert fald hovedargumentet, og jeg  
tror også næsten det eneste argument, hr. Kar-  
strøm Nonbo kunne komme i tanke om.

Nu hører vi altså også ført frem med stor pon-  
dus af hr. Helge Adam Møller, at man flytter tra-  
fikken fra landevejene til motorvejene ved at  
sætte hastighederne op. Hvad er det for lande-  
vejsstrækninger, som man i dag vælger frem for  
motorvejen, fordi man ikke kan køre hurtigere  
på motorvejene?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Nu er forslaget, som det er fremsat af regerin-  
gen, jo ikke et forslag om at lave flere motorveje,  
så derfor synes jeg nok, at hele indledningen var  
lidt malplaceret. Det lød for mig lidt, som om hr.  
Helge Adam Møller også benægter, at der rent  
faktisk er en konsekvens af at sætte hastigheden  
op.

Nu har jeg læst det højt fra bemærkningerne,  
hvor der er en tabel, som opgør, hvor mange  
ekstra dræbte, hvor mange ekstra tilskadekom-  
ne der vil være. Og så siger hr. Helge Adam  
Møller, at vi i stedet burde gøre noget dér, hvor  
ulykkerne virkelig sker. Det er vi fra Socialde-  
mokratiet meget enige i; det er derfor, vi er be-  
kymrede.

Kl. 15.00

Derfor skal jeg spørge hr. Helge Adam Møl-  
ler, om Det Konservative Folkeparti på den bag-  
grund ikke også er bekymret over, at når man  
flytter kontrollen fra landevejene – fra de veje  
som er mere usikre – over på motorvejene, ja så  
flytter man faktisk væk fra de steder, hvor der  
rent faktisk er noget at komme efter. Politime-  
sterforeningen siger det, Politiforbundet siger  
det, Rådet for Større Færdselssikkerhed siger  
det.

(Kort bemærkning)

**Helge Adam Møller (KF):**

Jeg kunne besvare hr. Keld Albrechtsens spørgs-  
mål meget kort med et nej. Nej! Men det kan væ-  
re, det ikke er alle, der kan huske, hvad hr. Keld  
Albrechtsen spurgte om, der blev jo spurgt om  
så mange ting. Men det er om Vejdirektoratets  
beregning. Den er fru Sandy Brinck også inde  
på.

Jeg gør lige opmærksom på, at der også om-  
hyggeligt står, at den er forbundet med stor

usikkerhed, og der er ikke medregnet alle de  
kompenserende ting, der foretages med større  
bøder, med blinklys, med havariblink osv., osv.

Jeg gør også opmærksom på, og det synes jeg  
er meget interessant – man skal jo passe på med  
statistik både i den ene og den anden retning –  
at i 1994, 1995 og 1996 havde vi 200 km mindre  
motorvej end i dag, og hastigheden var markant  
lavere, end den er i dag. Alligevel blev der den-  
gang 3 år i træk dræbt flere – nemlig over 30 –  
end der eksempelvis blev i år 2000, hvor man  
altså havde hævet gennemsnitshastigheden ude  
på motorvejene med 4-5 km/t. Desuden havde  
man øget antallet af biler, der kørte, med ca. en  
tredjedel. Alligevel skete der færre dødsulykker  
i 2000, end der gjorde både i 1994, 1995 og 1996.

Jeg kan garantere for, at hvis man havde  
spurgt Vejdirektoratet eller alle andre: Hvad vil  
der ske? Så ville man have sagt: Selvfølgelig bli-  
ver der dræbt flere, når vi bygger mere motor-  
vej, kører mere og kører hurtigere. Der skete det  
modsatte. Det viser bare, at statistik kan gå beg-  
ge veje.

Så til fru Margrete Auken, der siger, at motor-  
vejene ikke har noget som helst at gøre med, at  
der var færre dræbte. Det er først og fremmest,  
fordi den frie hastighed blev fjernet. Det er et af  
elementerne.

Hvis jeg skulle nævne de fem elementer, ba-  
seret på min fortid som formand i Færdselssik-  
kerhedskommissionen, der har betydet mest for  
dansk færdselssikkerhed, så er det følgende:

Det er, at den totalt frie hastighed blev fjernet;  
det er, at motorvejene blev bygget. Det er, at se-  
leudbredelsen er blevet større; det er, at vi har  
fået sikrere biler; og det er, at sortpletbekæmpel-  
sen er intensivert. Det er de fem faktorer, der  
samlet har givet den største effekt.

Men motorvejene har altså en meget stor ef-  
fekt. Jeg kan garantere fru Margrete Auken, at  
afskaffede vi motorvejene, så blev der virkelig  
dræbt mennesker i den danske trafik.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes ganske enkelt ikke, at hr. Helge Adam  
Møller svarer på de spørgsmål, der bliver stillet.  
Jeg spurgte helt enkelt, om Det Konservative  
Folkeparti nu er villig til at betrede en helt ny  
form for lovgivning, som vi aldrig har brugt her  
i Folketinget før, nemlig en lovgivning, der ud-  
trykkeligt i bemærkningerne gør det klart, at  
dette her koster liv.

Det er jo et vidtgående skridt at tage. Vi har ellers altid haft det princip på tværs af alle partier i Folketinget, at det, der måtte være lovgivningens højeste formål, det var at redde liv, ikke at ofre liv. Det synes jeg må være til at svare på, hr. Helge Adam Møller.

Nu siger hr. Helge Adam Møller: Ja, men statistik, det kan være usikkert osv., men det bedste, vi har, er vel det, Vejdirektoratet har leveret? Er det ikke korrekt? Det er det bedste, vi har, og det siger flere dødsfald.

Så vil jeg også godt spørge, da hr. Helge Adam Møller gik uden om spørgsmålet om den sænkede politiindsats på de små veje: Det koster vel også flere liv?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Hvis hr. Helge Adam Møller ser på side 8, kan han se, at ulykkestallet er steget hele vejen igennem. Det er rigtigt, at i år 2000 var antallet af dræbte nede på 29. Det er dejligt. Det var meget færre. Men så er det igen oppe på 40, som det var, så udviklingen går opad igen.

Men hvis hr. Helge Adam Møller går over og kigger på antallet af alvorligt tilskadede, så vil han se et dramatisk højt tal: 238. Og husk, der burde ikke forekomme nogen ulykker på disse veje. Hr. Helge Adam Møller og jeg burde være enige om, at på disse veje, hvor man har fjernet alle andre trafikanter, hvor der ingen krydsende trafik er, burde der ikke være ulykker.

Det er en underlig holdning, at man godt kan acceptere så mange dræbte og kvæstede, som De Konservative og Venstre åbenbart kan – for slet ikke at tale om Dansk Folkeparti, men det er jo helt ude i hampen.

Kl. 15.05

Jeg synes, det her forslag handler om, at man tillader, at flere bliver dræbt. Jeg vil så sige, at det forslag har jeg set før herinde, men det her bliver jo vedtaget, det er det, der er det makabre i forhold til det, vi har været ude for tidligere.

Så svarede hr. Helge Adam Møller mig ikke på spørgsmålet: Hvad er det for landeveje – jeg fik det ikke ud af hr. Karsten Nonbo – man i dag vælger, fordi der ikke må køres hurtigt nok på motorveje?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jamen det var, fordi den konservative ordfører åbenbart ikke havde tid til at besvare mit

spørgsmål, men så giver jeg gerne mulighed for det igen.

Er Det Konservative Folkeparti enig med Politimesterforeningen, Politiforbundet og Rådet for Større Færdselssikkerhed om, at det her lovforslag omprioriterer politiets kontrol væk fra de sorte pletter og over på motorvejene, som ifølge både lovforslaget – og som også hr. Helge Adam Møller selv har sagt – er de mest sikre veje at køre på? Altså en prioritering væk fra de farlige strækninger og over på de mindre farlige strækninger?

Ifald den konservative ordfører er enig i, at det er det, der sker, kunne det så ikke også være, man kunne hive en lille bekymring ud af Det Konservative Folkeparti på baggrund af den ellers meget flotte tale, som hr. Helge Adam Møller holdt?

(Kort bemærkning).

**Helge Adam Møller (KF):**

Lad mig starte med politiindsatsen på motorvejene kontra på landeveje og i byer, som både hr. Keld Albrechtsen og fru Sandy Brinck er inde på. Det er jo rigtigt, at der står i lovforslaget eller i hvert fald i bemærkningerne, at man vil koncentrere noget mere politi. Det synes jeg faktisk er fornuftigt.

Jeg regner ikke med, at det er noget, man vil gøre de næste 5, 10 eller 15 år; det er ikke noget, jeg har diskuteret særligt med justitsministeren, jeg har læst, hvad der står – men jeg regner med, at det er noget, man vil gøre i en overgangsperiode. Det er naturligt, at når man indfører en ny regel, en regel, der har været så omdebatteret, og man samtidig indfører nogle strengere straffebestemmelser, nemlig markant større bøder til dem, der overskrider til 140 km/t. på motorvej, frakendelse af kørekort til dem, der kører med 180 km/t., hvor de før skulle helt op på 215 km/t., så siger man også, at i en overgangsperiode – ud over at man laver en kampagne i tv og pressen – så sætter politiet også øget fokus på den. Og det gør man så måske et halvt eller et helt år, og det synes jeg er fornuftigt og godt.

Men jeg forudser da ikke, at man gør det i år 2007 og i år 2012. Der forudser jeg, man igen gør det, at man først og fremmest prioriterer der, hvor uheldene sker. Det er faktisk det samme, jeg har lagt op til, at oppositionen også burde gøre. De burde koncentrere alle deres kræfter om ikke at diskutere hastigheden på motorvejene, for det er stort set – det er lidt firkantet sagt –

irrelevant rent sikkerhedsmæssigt, fordi de er så ekstremt sikre.

Jeg ville godt se, at både fru Sandy Brinck og hr. Keld Albrechtsen, hvis der var hold i de bemærkninger, man havde, i morgen gik ud og lavede et beslutningsforslag, der sagde, at nu måtte hastigheden på de danske landeveje maks. være 55 km/t., for så blev de lige så sikre som motorvejene ved 130 km/t., og hastigheden i byer måtte maks. være 27 km/t., så blev det lige så sikkert at være i byer. Men det gør man ikke. Der er altså ingen relevans i ens argumenter overhovedet.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi til tredje omgang, og her er den første hr. Keld Albrechtsen, og derefter er det fru Sandy Brinck, og til sidst er det fru Margrete Auken, og så er det hr. Helge Adam Møller.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg kan bare konstatere, at det spørgsmål, om vi i Folketinget skal til at lovgive med den direkte virkning, at vi godt selv ved, at det medfører flere dødsfald, det vil hr. Helge Adam Møller ikke svare på, det vil han ikke diskutere. Det forstår jeg godt, for det svar er jo umuligt at give, hvis man virkelig vil stemme for noget sådant.

Så er der det praktiske spørgsmål om mere politi, og det håber jeg ministeren vil redegøre for. Nu siger hr. Helge Adam Møller jo, at det, ministeren har lovet, nemlig en øget kontrol på de strækninger, hvor man sætter farten op, kun sker i en kortere overgangsperiode. Man skal ikke være bekymret over, at der skal være kontrol der, for det vil hurtigt holde op igen, for selvfølgelig skal man føre politiet tilbage til de mindre veje, hvor der ifølge hr. Helge Adam Møller sker flere ulykker.

Nu må vi altså have ministeren til at redegøre for, hvad meningen egentlig er med det. Hver gang vi kommer til et afsnit i det her lovforslag, så kommer der borgerlige ordførere op og forklarer, at det, der står i lovforslaget, skal man sandelig ikke hæfte sig ved, fordi det hænger i virkeligheden helt anderledes sammen.

Ja, jeg kan godt se, ministeren har svært ved at ...

**Første næstformand (Svend Auken):**

At?

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg må vist ikke fortsætte.

Kl. 15.10

**Første næstformand (Svend Auken):**

Næh.

Så er det fru Sandy Brinck.

(Kort bemærkning)

**Sandy Brinck (S):**

Jeg er jo ligesom hr. Keld Albrechtsen lidt forundret over nu at høre, at den omprioritering fra de særlig farlige strækninger over til motorvejene kun er en overgang, men så må jeg erkende, at så har både Politiforbundet og Politimesterforeningen og jeg selv læst det helt forkert, og det må ministeren jo så redegøre for.

Men det, jeg synes, er endnu mere underligt, er, at det faktisk er det argument, som bærer forsvaret ifølge lovforslagets egne præmisser for, at man hæver fartgrænsen. Så det er faktisk rimeligt vitalt, temmelig vitalt, at vi får at vide, om det her kun er i en kampagneperiode, eller hvad det er. Så jeg håber også meget, at ministeren på et eller andet tidspunkt bryder ind.

Så siger hr. Helge Adam Møller, at hvis Socialdemokratiet og Enhedslisten og SF mente noget, så burde de komme med et beslutningsforslag. Vi kunne jo ret hurtigt lave et beslutningsforslag, som ophævede samtlige de beskæringer, regeringen trods den korte tid har lavet af trafikikkerheden, for der har vi nemlig alle sammen i forvejen stemt imod. Så det kunne vi jo meget let gøre.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det fru Margrete Auken, og derefter er det hr. Helge Adam Møller, og så regner jeg med, at vi går tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning)

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har stadig væk ikke fået svar på spørgsmålet om, hvad det er for nogle landevejsstrækninger, man vælger fra, fordi man ikke må køre hurtigere på motorvejene. Det er også noget vitterligt væs, men da det har været brugt som stjerneargumentet af både Venstre og De Konservative, så mangler jeg det stadig væk. Men jeg går ud fra, at ministeren måske kan fortælle mig det, ellers så tager vi det selvfølgelig i udvalget.

Så vil jeg også godt spørge til det, som de forrige har spurgt til, nemlig at det kun er midlert-



digt. Hvis man ser på tallene fra 1991 og frem, så kan man se, at lige da man satte hastigheden op til 110 km/t. og havde forøget kontrol, faldt den gennemsnitlige hastighed, og det kan ses meget tydeligt på ulykkerne. Så svækkes kontrollen, og så steg antallet af ulykker igen dramatisk, og man skal se både på dødsfald og alvorligt tilskadekomne. Hr. Helge Adam Møller ved jo udmærket godt, at mange af de alvorligt tilskadekomne er døde senere hen. Det går jeg ud fra han kan huske fra kommissionsarbejdet. Man kan se det i dramatisk grad. Så hvis det er meningen, at den kontrol skal svækkes igen, så er det altså meningen, at vi accepterer, at der kommer endnu flere dræbte, endnu flere dræbte.

Og min fornemmelse er, at det accepterer regeringen faktisk, at det synes man er o.k. Hvor der handles, der spildes. Er det hr. Helge Adam Møllers holdning, at det er o.k.?

Og kunne jeg så måske få svar på det dér med vejene. Jeg går ud fra, at jeg ikke kan, men ...

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Helge Adam Møller og derefter fru Margrete Auken som ordfører.

(Kort bemærkning)

**Helge Adam Møller (KF):**

Det er nok svært at bidrage med mange nye synspunkter på nuværende tidspunkt. Vi har gravet os ned, kan jeg høre.

Men lad mig lige sige med hensyn til fru Margrete Aukens spørgsmål om de der landeveje, og hvad det er for nogle landeveje, man flytter trafikken over på eller modsat fra landevej til motorvej: Jeg har ikke brugt det som noget stærkt argument. Jeg vil ikke udelukke, at det sker enkelte gange, men det er ikke noget stort og stærkt argument. Jeg har argumenteret for, at motorveje er ekstremt sikre, og jo mere motorvej vi har, jo sikrere bliver trafikken.

Lad mig så sige, at debatten minder lidt om den, vi havde for et års tid eller halvandet siden. Det var dér, vi hævdede hastighedsgrænserne – det var under den gamle regering – fra 70 km/t. til 80 km/t. for lastbiler på motorveje. Der var også mange af de nu deltagende debattører, der var oppe at holde lige så flammende taler om, hvor mange dræbte og kvæstede der ville blive.

Det har vi fået tal på nu. Det har ikke medført én ulykke ekstra. Det har heller ikke medført, at lastbilerne kører én kilometer hurtigere, for de kører stadig væk kun op til den hastighed, hvor den elektroniske begrænser slår fra, nemlig ved

92-93 km/t., og det har de gjort hele tiden. Det er ligesom om, man ikke vil forholde sig til virkelighedens verden.

Lad mig så slutte med, at folk der har siddet og hørt på denne her debat, de må jo tro, at færdselssikkerheden i Danmark bliver ringere og ringere, og at der bliver dræbt flere og flere. I 1970, da vi havde under det halve af den trafikmængde, vi har i dag, blev der dræbt 1.229. Det er tre gange så mange som i dag. Der blev kvæstet over 30.000. Skal jeg fortælle, hvad tallet for kvæstede er i dag? Det er ca. 7.000, altså en fjerdedel. Og antallet af dræbte er gået ned til en tredjedel af det, det var for 30 år siden, selv om trafikken er mere end fordoblet.

Og kald mig Mads, hvis vi ikke om 10 år kan mødes her igen, efter at vi har fået sat hastigheden op på motorvej, og med folk, der kører lidt mere efter forholdene, og alligevel vil vi se – på trods af det, eller i kraft af det – at der også om 10 år vil være markant færre dræbte og kvæstede i den danske trafik, end der er i dag. Og det er godt.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Og så er det fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Forslagsstilleren til det her forslag burde meldes til politiet. Det er af debatten hidtil fremgået, at man altså er indforstået med, at der bliver slået flere ihjel, at der bliver kvæstet flere. Jeg synes bare, at det skal frem én gang til. Det er udtryk for en hårrejsende kynisme.

Kl. 15.15

Så er vi i debatten ikke kommet ret meget ind på, hvad man gør for at sløre det. Jeg har mærket mig, og det er jeg faktisk temmelig chokeret over, at justitsministeren er gået over til at bruge en beregningsmetode, som vi bandlyste i midten af 1980'erne, nemlig at man regner ulykker pr. korte kilometer i stedet for pr. mennesker.

Der kommer jo altså ikke flere danskere af, at der bliver kørt mere. Vi har i Færdselssikkerhedskommissionen tilbage fra midten af 1980'erne vedtaget, at vi måler pr. mennesker, og hvis der kommer øget trafik, er det en skærpene omstændighed, som betyder, at vi skal gøre noget yderligere.

Det er de tal, man bruger i alle de europæiske lande, vi plejer at sammenligne os med. Det er klart, at ellers kan man få nogle meget pæne tal. Selv om folk dør omkring ørerne på én, kan det

jo se meget pænt ud, hvis bare man måler det pr. kilometer. Jeg håber meget, at det ikke er noget, vi skal se fremover, men at vi igen kan se det i forhold til mennesker og ikke i forhold til kørte kilometer. De kørte kilometer skal selvfølgelig med, for at vi forstår, hvad det er for nogle udfordringer, vi har, men sandelig ikke til at vise vores resultater. Det viser vi på levende og døde mennesker, håber jeg.

Jeg vil så sige, at det er en beregningsmetode, vi overhovedet ikke har kendt i Trafikministeriet, men jeg har også en fornemmelse af, at Trafikministeriet er betragteligt mere blødsødent end Justitsministeriet. Det kan vi høre af den debat, der har været indtil nu.

Trods de massive protester – og hvis man læser hørings svarene igennem, kan man se, at de faktisk er meget massive, og de kommer endda også fra nogle af dem, der tilsyneladende støtter forslaget – kan man se, at de er meget mere forbeholdne over for det, end det helt fremgår.

Så kører man det her igennem, og det eneste, der indtil videre forhindrer, at man ikke gør det på flere veje, er, at man trods alt prioriterer ressourcerne en lille bitte smule. Men de ressourcer, der skal bruges i trafikken, kan jeg se, de skal så bruges til 130 km/t. på motorvejene og ikke til den kollektive trafik f.eks., der skriger på at få flere ressourcer tilført.

Man vil kompensere for ulykkerne ved at øge straffen for overtrædelse – sådan et højhastighedstillæg – og en masse ting, som i og for sig kan være udmærkede, men det er alt sammen af meget begrænset værdi, når der ikke tilføres flere penge til kontrol.

Det er jo, som det oven i købet er sagt, sådan, at det måske vil medføre en øget ulykkeseffekt, fordi man flytter den i forvejen beskedne kontrol fra almindelige vejstrækninger til motorvejene. Det betyder så, at vi får flere ulykker, for der er ikke ret meget grin ved hverken at sætte bøder op eller komme med trusler, hvis ikke der er risiko for, at synderne bliver opdaget.

Hr. Helge Adam Møller nævnte før, hvad der skete med lastbilerne, da hastighedsgrænsen blev hævet. Det er da klart, at man ikke kunne se det på ulykkerne, for man gjorde jo ingenting for at kontrollere det, og alle lastbilerne kørte i forvejen for stærkt, og det blev de bare ved med. Vi har mange ulykker med lastbiler, men det er, fordi man ikke gør noget for at få dem nedbragt.

Det, man burde gøre, var, at man brugte automatisk hastighedskontrol og ikke mindst da på motorvejene, hvor det er livsfarligt for en betjent

at stoppe en kørende. Jeg har set, at der står i forslaget, at man også der skal have – om jeg så må sige – manuel kontrol. Jeg tror, det er meget få betjente, der vil bryde sig om at lave en eftersættelse for at få standset en bil på en motorvej. Det, der faktisk afstedkommer ulykkerne, er jo, hvis man pludselig møder en bil, der holder stille, og når man så kommer med de der enorme hastigheder, har man ingen mulighed for at nå at undvige.

Jeg vil meget bede om, at man ikke nu i stigende grad begynder at opfordre politiet til at lave den form for hastighedskontrol. Det er simpelt hen for farligt. Vi må gøre det på en måde, så politiet i hvert fald skånes, og der findes den automatiske hastighedskontrol, som godt kan indrettes sådan, at man får alle med og ikke kun dem, der kører i den ene af vejbanerne.

Så vil jeg endelig til sidst gøre opmærksom på, at de miljømæssige konsekvenser af det her forslag slet, slet ikke er beskrevet. De er heller ikke med i forslaget. Der er nævnt noget om belastning med hensyn til støj. Jeg tror, tallet er for lavt sat. Det er NOAH-Trafik, der gør opmærksom på, hvor lavt det er. Jeg tror, det er for lavt sat.

Men der står intet om emissionerne. Nu står ministeren nede og snakker med sine embedsmænd, og det skal selvfølgelig være hende vel undt at få lidt oplysninger, men jeg er faktisk meget overrasket over, at der intet i forslaget er om de miljømæssige konsekvenser af det her lovforslag. Det skal der være i alle forslag. Det skal der også være i denne her regering.

De alvorlige miljømæssige konsekvenser ligger jo på forureningen og energiforbruget. Det er en dramatisk stigning, der kommer, når vi øger hastighederne som her. Det ved ministeren selvfølgelig godt, og det er vel derfor, det ikke står der. Men jeg vil godt bede ministeren om at gå herop og gøre rede for, hvad det er for nogle øgninger, der kommer, og også hvorfor man egentlig heller ikke synes, at det spiller nogen rolle.

Dette er alt i alt et rædselsfuldt forslag. Det er simpelt hen ondt. Det er fortvivlende, at vi skal sidde og behandle det her. Jeg synes ikke, at den lille bitte, bitte smule sminke, der er, på nogen måde gør det kønnere, selv om vi gerne skal støtte, at der kommer mere kontrol på motorvejene også, og selv om vi gerne skal støtte, at man skærper mulighederne for at konfiskere såvel biler som kørekort.

(Kort bemærkning).

**Gudrun Laub (V):**

Fru Margrete Auken fremfører de synspunkter her så utrolig følelsesladet og dramatisk, som om det var et argument i sig selv, og som om det gjorde argumenterne stærkere, og angriber samtidig statistikkerne. Jeg synes, det havde været mere overbevisende, hvis fru Margrete Auken havde bedt om at få de statistikker splittet op, sådan at man fik udskilt de tilfælde, hvor det drejede sig om spirituspåvirkede motorkøretøjer. (*Munterhed*). Jeg har åbenbart sagt et eller andet morsomt?

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ja, medlemmet sagde spirituspåvirkede motorkøretøjer og mente selvfølgelig spirituspåvirkede førere af motorkøretøjer. Der bliver lagt ekstra tid til.

**Gudrun Laub (V):**

... spirituspåvirkede førere af motorkøretøjer. Der efterlyses eksempler, og så vil jeg da gerne lige nævne et eksempel fra meget omtalte motorveje i Vendsyssel, hvor to unge spirituspåvirkede fyre i en stjålet bil fortsatte med en hastighed ud ad motorvejen, og så var motorvejen ikke længere, og de kørte ud over skrænten. Sådan nogle tilfælde går jo ind i statistikken som hastighedsdrab. Det synes jeg måske, der havde været mere grund til at kaste sig over og få det skilt ud.

Så når fru Margrete Auken henviser så meget til statistikken og kører så meget på følelser, synes jeg, det er en grov sammenblanding af tingene.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

At fru Gudrun Laub er kold over for det, og jeg er følelsesmæssigt involveret, det står jeg ved. Jeg har ingen mulighed for at begribe det, jeg sanser ikke at forstå, hvad det er for en kynisme, der ligger bag det her forslag. Jeg indrømmer blankt, at det slet ikke er noget, jeg vil komme i nærheden af, og at jeg måske bruger ord, som støder fru Gudrun Laub, som synes det er upassende, at man bliver bestyrtet over, at vi tillader flere dræbte og kvæstede.

Så vil jeg sige, at vi ikke har statistikker, der er gode nok. Vi har ikke gode nok havariundersøgelser. Jeg tror nu ikke, at den omtalte ulykke er registreret som en hastighedsulykke, jeg tror, den er registreret som en spritulykke, det kan

godt være, at den er registreret som noget andet, men det er noget, der selvfølgelig skal undersøges.

Jeg kan bare sige til fru Gudrun Laub, at et af de steder, hvor vi har de bedste statistikker, er på de generelle ting om hastigheder. Der er jo lavet grusomme forsøg verden over, som viser, hvad der sker, når man hæver gennemsnitshastigheden, og når man sænker den. Det er evidenter over det hele.

Oven i det har vi så spritulykker, men der er ingen af os her, der siger, at det skal være tilladt at køre spirituskørsel. Jeg går ud fra, at fru Gudrun Laub er klar over, at det vil vi gerne have en skærpet indsats over for. Men hvis vi virkelig skal have fat i de store og mange ulykker, så det hastighederne.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Fru Elisabeth Arnold som ordfører.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Ja, i virkeligheden vil jeg gerne som ordfører for Det Radikale Venstre her starte med at rose justitsministeren for det forslag, der er lagt frem her.

Selv om Det Radikale Venstre ikke kan støtte det, så synes jeg alligevel, at det er positivt at se, at ministeren har haft en realistisk indgang til spørgsmålet om forhøjede hastighedsgrænser, netop fordi hun har set på vejnettet og sagt, at ikke hele vejnettet kan bruges til de høje hastigheder, som nogle i regeringen gerne ville have, og derfor bliver man nødt til at kigge på den varierende kvalitet af vejstrækningerne i det danske vejnet.

Det er, hvad der er blevet tilbage af regeringsgrundlagets bombastiske udmeldinger om 130 km/t. overalt på de danske motorveje. Derfor skal ministeren have ris, fordi hun er bukket under for presset for at få højere hastigheder på motorvejene, men også ros, fordi hun har taget en kamp om at få i hvert fald lidt fornuft ind i tingene og har sagt: Lad os kigge på motorvejsnettet og se, hvor strækningerne kan bære, at vi sætter hastighederne op, og se hvor de ikke kan bære, at vi sætter hastighederne op. Den del af det synes jeg i virkeligheden, ministeren skal have ros for.

Når det så er sagt, bliver jeg også nødt til at gå videre med at sige, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte lovforslaget her, netop fordi vi synes, der er en fuldstændig manglende konsekvens i lovforslaget.

Der bliver nævnt, at man helt klart ser dette her som et led i en generel bestræbelse på at få hastighedsgrænserne op til 130 km/t., og at det kun er et spørgsmål om, hvornår man får penge nok, så vil man bringe hele motorvejsnettet op på en standard, så det kan bære denne her forhøjelse, og at det så vil indgå i regeringens almindelige prioriteringer.

Kl. 15.25

Der vil jeg nok sige, at jeg synes, det halter meget med den prioritering, når man samtidig har skåret ned på forebyggende arbejde, på oplysningsarbejde, på kontrolarbejde. Det ville være meget, meget smukt, hvis regeringen samtidig havde bevilget nogle penge til det forebyggende arbejde, til kontrolarbejdet og til oplysningsarbejdet, sådan at man ikke på den ene side får fornemmelsen af, at regeringen vil genere flere ulykker, samtidig med at den ikke gør noget for at forebygge de uheld, som vi altid ser i trafikken.

Der er mange hensigtserklæringer og løse overvejelser om trafiksikkerhedsforanstaltninger i forslaget. Det viser alt sammen, at ministeren udmærket er klar over, at en forhøjelse af hastighedsgrænserne vil medføre flere ulykker. Dem håber hun så at undgå ved at indføre forskellige skærpelser over for de fartglade. Men som sagt: Intet er der prioriteret af det forebyggende arbejde, og der er oven i købet taget midler fra det forebyggende arbejde og fra det oplysende arbejde i forbindelse med finanslovforhandlingerne.

På det her grundlag kan Det Radikale Venstre ikke støtte forslaget.

**Første næstformand** (Svend Auken):

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen** (EL):

Ja, vi betragter i Enhedslisten det her forslag som et trafikpolitisk forslag og et etisk forslag, og det helt fundamentale for os er, at vi ikke vil være med til at gennemføre et forslag, som vi ved vil øge antallet af trafikofre, øge antallet af dræbte, og som ikke tjener andet formål, end at man ved en sådan forhøjelse til 120 km/t. kan spare måske 4 minutter for hver 100 kilometer, man kører. Det vil altså sige, at samfundet ingen gevinst opnår, men til gengæld ved vi med sikkerhed, at flere mennesker vil blive kvæstet, lemlæstet og dræbt i trafikken.

Derfor må man sige, at det faktisk fra regeringens side er et kynisk forslag. Det er måske ikke helt så kynisk som de valgløfter, man gav. Det er der nogle, der har været inde på, det var fru Elisabeth Arnold inde på, men det er så sandelig slemt nok, som det er, og det var jo også fru Elisabeth Arnolds konklusion.

Jeg har nogle spørgsmål, som jeg godt vil stille ministeren. Det er jo ikke lykkedes os at få regeringspartierne ordførere til at tage stilling til det helt principielle spørgsmål, om vi her i Folketinget i fremtiden skal se forslag fra en regering, hvor det udtrykkeligt i bemærkningerne fremgår: Dette lovforslag vil koste liv.

Jeg ved godt, at hvis man udsender en fredsbevarende styrke, så skriver man i bemærkningerne, at udsendelse af en fredsbevarende styrke i helt alvorlige tilfælde, det må vi gøre os klart, kan medføre en tragisk ulykke. Det vil vi gøre alt for at undgå. Men der har udsendelsen af den fredsbevarende styrke jo et sådant formål med hensyn til at sikre andre menneskers liv, at det kan forsvares. Der er intet sådant formål i det her lovforslag, at det kan forsvare, at man sætter menneskers liv og lemmer på spil.

Når nu de borgerlige ordførere ikke er i stand til svare på det spørgsmål, så vil jeg stille det til ministeren, og jeg vil også stille ministeren et andet spørgsmål, som de to ærede ordførere fra Venstre og De Konservative heller ikke var i stand til at besvare. Det var spørgsmålet: Hvad er konsekvensen af, at man flytter om på politiets kontrolvirksomhed, således at de steder, hvor der virkelig er meget brug for kontrol, nemlig rundtomkring i byområderne, hvor der sker mange uheld, bliver kontrollen svækket som følge af ministerens forslag, det er i hvert fald, hvad der fremgår af bemærkningerne, for at man så, ganske vist kun i en kortere periode, mente hr. Helge Adam Møller, kunne styrke kontrollen på de vejstrækninger på motorvejene, hvor hastigheden bliver sat op.

Det vil jeg godt bede ministeren svare på, ellers må vi jo granske det meget grundigt i udvalget, men det vil altså sige, at man i virkeligheden har tænkt sig, for at få dette fuldstændig uansvarlige forslag gennemført, at svække politiindsatsen de steder, hvor der er den største risiko for trafikuheld. Jamen det er helt uden hoved og hale, hvis det virkelig er rigtigt, og anderledes kan man jo ikke læse lovforslagets bemærkninger.

Kl. 15.30

Så kan ministeren selvfølgelig komme op og sige – og det vil ministeren jo nok gøre, når ministeren har tænkt det igennem – at man godt kan se fra regeringens side, at det selvfølgelig ikke kan gå, og derfor vil man sørge for, at politiindsatsen bliver styrket. Men det har ministerens skattestop og alt muligt andet jo effektivt forhindret, og det er jo derfor, ministeren er nødt til at flytte rundt på politiet, sådan at lovforslaget ikke hænger sammen.

Jeg kan ikke se rettere, end at den eneste løsning for ministeren i den her sag sådan set er at trække lovforslaget tilbage, sådan som det ligger. Men nu vil jeg høre ministerens besvarelser. Kan vi ikke få dem i dag, kan jeg i hvert fald give tilsagn om, at Enhedslisten vil arbejde meget energisk på, at besvarelserne kommer på skrift i Folketingets Retsudvalg.

(Kort bemærkning).

**Gudrun Laub (V):**

Hr. Keld Albrechtsen har flere gange i dag talt, som om han går ind for at få forbedret trafikikkerheden. Det synes jeg er noget i modstrid med, at hr. Keld Albrechtsen og hans parti ved andre lejligheder taler voldsomt imod motorveje.

Det, vi kan se af de oplysninger, der ligger her, og som jeg synes jeg har hørt en bred enighed om, er, at motorveje, hvor der ikke er modkørende trafik, er de mest sikre veje, vi har her i landet. Så jeg vil gerne spørge hr. Keld Albrechtsen, om han i fremtiden vil gå ind for motorveje.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Fru Gudrun Laub er ude i en vildfarelse, som også et par andre borgerlige ordførere har været ude i, nemlig den, at det her er en debat om, hvorvidt man kan flytte trafik fra almindelige veje til motorveje.

Det har det her lovforslag ikke noget at gøre med. Der er heller ikke flere motorveje i det. Det handler om hastigheden på eksisterende motorveje, og det flytter ingen trafik. Som fru Margrete Auken nævnte det, vil de, der i forvejen har lyst til at køre på en motorvej, også køre på den med de nuværende hastighedsbegrænsninger, så det flytter ingenting. Derfor må jeg sige, at det argument altså ikke har noget med den her debat at gøre.

Jeg vil så meget gerne diskutere ved en anden lejlighed, om det overhovedet er forsvarligt at

bygge nye motorveje. Det mener jeg ikke, men det er bare ikke det, vi diskuterer her i dag. Jeg er heller ikke sikker på, at formanden ville tillade, at jeg begyndte at gå meget længere ind i den del af det. Men det har altså ikke noget med debatten her i dag at gøre, og det viser Vejdirektoratets beregninger jo også. Der bliver flere trafikdræbte, hvis regeringens forslag bliver gennemført.

(Kort bemærkning).

**Per Dalggaard (DF):**

Det kunne være interessant at høre Enhedslistens forslag til hastigheder på motorveje f.eks. Jeg prøvede at få Socialdemokratiet til at svare på det, men det ville de ikke. Det kan være, Enhedslisten vi svare på: Hvad er idealet for hastighed på motorveje – og måske også andre veje – for Enhedslisten?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Det kan jeg svare meget klart på: Vi vil gerne være med til – hvis der kan skabes et flertal her i forsamlingen – at sætte hastigheden ned på motorvejene. Vi ved, at sætter vi hastigheden ned, så redder vi liv.

Der, hvor vi især har peget på det, er i tætbefolkede områder, hvor der i øjeblikket mange steder køres alt for stærkt. Der arbejder vi også – og det gør vi også i byrådene – på at få indført begrænsninger af bilismen også hastighedsmånsigt for at spare liv, for vores politik er nemlig i modsætning til Dansk Folkepartis gennemsyret af den tanke, at det, det først og fremmest gælder om, er at spare liv, spare ulykker, spare lem-læstelser, spare hospitalsophold, spare menneskelige lidelser. Det er faktisk det, der gennem-syrer vores trafikpolitik, kan jeg oplyse.

Kl. 15.35

(Kort bemærkning).

**Per Dalggaard (DF):**

Det må jeg nok sige – modsætningen. Vores politik er ikke gennemsyret af at tage hånd om trafikken. Det er godt nok lidt en gang sludder, må jeg sige – for at sige det mildt, og hvis ikke jeg skal bruge nogle kraftigere udtryk.

Men hr. Keld Albrechtsen svarede slet ikke på det, jeg spurgte om: Skal hastigheden på motorveje ned på 100, 90, 80 km/t.? Hvad er det egentlig for en slags samfund med sådan nogle restriktioner, hr. Keld Albrechtsen vil have?

Selvfølgelig går Dansk Folkeparti ind for, at man også skal tage vare på de vejstrækninger, hvor folk kører alt for hurtigt. Det skal selvfølgelig ikke tillades og specielt ikke i tætbebyggede områder og specielt ikke omkring skoler og andre steder, hvor folk allerede i dag kører for hurtigt. Selvfølgelig skal der tages hånd om det.

Men vi taler her om motorvejshastigheder og motorveje, som efter vores bedste overbevisning er bygget til større hastighed end de 110 km/t., man i dag kun må køre med.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Keld Albrechtsen for en kort bemærkning, og derefter tror jeg, vi går tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes faktisk, at jeg svarede meget klart. Vi er i Enhedslisten indstillet på og bruge trafikbegrænsende foranstaltninger for at flytte trafikken ikke fra den ene vej til den anden, men fra vejene og over på skinnerne, over på jernbanen, over i den kollektive trafik, også for at spare på brændsel osv., osv., det er hele den trafikpolitiske debat.

I den sammenhæng for at spare liv og alle de andre ting, som vi vil opnå, vil vi selvfølgelig gerne være med til at sætte hastighedsgrænserne ned overalt, hvor det kan lade sig gøre, hvor vi kan få flertal for det i byråd og her i Folketinget.

Jeg synes da ikke, at det kan siges meget klarere, det er den stik modsatte politik af den, Dansk Folkeparti har, og derfor kan det være, man ikke bryder sig om svaret, når man får det, men mere krystalklart synes jeg da ikke, at det kan siges: Hastigheden ned og ikke op.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Jann Sjursen som ordfører.

**Jann Sjursen (KRF):**

Debatten er jo forløbet sådan, som hr. Karsten Nonbo fra Venstre forudsagde det i sit ordførerindlæg for en god del tid siden, nemlig at man først og fremmest har fokuseret på de forhøjede hastighedsgrænser. Det synes jeg ikke er så mærkeligt endda, men jeg vil også godt sige, at ret skal være ret: Lovforslaget fra regeringens side indeholder bestemt også positive elementer set med Kristeligt Folkepartis øjne.

Det, at man lægger op til skærpede sanktioner i forhold til fartoverskridelser, bl.a. i forhold til spiritus- og promillekørsel senere hen, og det, at tegngivning ved vognbaneskift på motorvejene bliver obligatorisk, er også positivt set med Kristeligt Folkepartis øjne, og vi synes også, det er udmærket, at man udvider prøvetiden for førstegangserhvervelse af kørekort, sådan som det fremgår af lovforslaget.

Så jo, der er absolut positive elementer i forhold til at forbedre trafikikkerheden i lovforslaget, men måske også elementer, der er stykket sammen med hovedelementet for at få det hele til, om jeg så må sige, at glide lettere ned.

For hovedelementet i lovforslaget, om man kan lide det eller ej fra regeringens side, er jo, at man lægger op til at forhøje hastighedsgrænserne på motorvejene for personbiler og motorcykler, at fartgrænsen hæves fra 110 km/t. til 120 og 130 km/t.

Jeg vil godt sige klart og tydeligt, at Kristeligt Folkeparti under ingen omstændigheder kan medvirke til denne forhøjelse af fartgrænserne.

Hvis man læser lovforslaget, vil man vide, at der under ingen omstændigheder er trafikikkerhedsmæssigt belæg for disse hastighedsstigninger, man vil vide, at der ikke er økonomisk belæg for at gøre det, og man vil også vide, at der heller ikke er miljømæssigt belæg for at gennemføre det forslag, som regeringen har fremsat.

Det turde jo i sig selv, synes jeg, få advarselsslamperne til at blinke for regeringen, at man mod tre grundlæggende hovedsynspunkter i en lovgivning som denne alligevel vælger at fremsætte lovforslaget.

Jeg vil godt understrege, at for Kristeligt Folkeparti er det absolut de trafikikkerhedsmæssige argumenter, der vejer tungest. Det er ikke hverdagskost for Folketinget, at vi bliver præsenteret for et lovforslag, hvis konsekvens umiddelbart er at aflæse i drabsstatistikken eller i ulykkesstatistikken, altså i form af negative konsekvenser, men det er tilfældet med herværende lovforslag. Det vil alt andet lige efter Vejdirektoratets skøn føre til flere trafikdræbte og til flere trafikulykker, og vi synes ikke, det er den vej, vi skal gå, uanset at man i et *historisk* perspektiv kan sige, at vi har mindsket antallet af både dræbte og trafikulykker. Det er det væsentligste argument fra Kristeligt Folkeparti mod lovforslaget.

Men jeg vil også godt sige, at når vi nu er faldet lidt ned efter valgkampen og den megen tale om de 130 km/t., så må man altså også konstatere, at selv regeringen har valgt lige at klappe hesten lidt og ikke tage munden alt for fuld. Nu skal motorvejene udbygges, sådan at man med, jeg vil sige kun nogen fornufft kan argumentere for udvidede hastighedsgrænser. Men det betyder jo altså, at det her forslag kommer til at koste mange penge, hvis man vil opfylde regeringsgrundlagets målsætning om, at hastigheden på motorvejene generelt skal være 130 km/t.

Jeg synes jo alt andet lige set i forhold til regeringens øvrige politik, ikke bare på trafikikkerhedsområdet, hvor der altså er skåret på nogle områder, men i det hele taget, at det egentlig er ret fantastisk, at VK-regeringen vælger at lade en højere fartgrænse være bestemmende for, hvordan en trafikinvesteringsplan skal se ud i de kommende år. Det synes jeg da er noget af en prioritering; det er en prioritering, der vil noget.

Spørgsmålet er, om det er den prioritering, vælgerne vil i forhold til så meget andet. Det er i hvert fald ikke den prioritering, vi vil i Kristeligt Folkeparti, når vi skal prioritere, hvordan statens økonomiske ressourcer skal bruges.

Men først og fremmest vil vi altså ikke være med til at gennemføre en lovgivning, der som sin umiddelbare konsekvens har flere trafikdræbte og flere trafikulykker, og derfor må vi afvise lovforslaget.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så har fru Gudrun Laub bedt om ordet uden for ordførernes række.

**Gudrun Laub (V):**

Debatten her drejer sig jo altså om hastighedsgrænser, og man kan meget hurtigt komme på afveje, som hr. Keld Albrechtsen sagde.

Hr. Keld Albrechtsen luftede sin kæphest om at få trafikken over på skinner, ligesom fru Margrete Auken har luftet sin kæphest om at beskyldte regeringen, altså den borgerlige side af salen, for, at det er drab, hvis man sætter hastigheden op. Det er nogle kæphest, og man har ingen statistik at hænge det op på, og jeg opfatter det først og fremmest som en slem gang talmagi.

Gid nogen undervejs havde mindet om, at hovedreglen har vi i § 41, stk. 1, om, at kørehastigheden skal afpasses efter forholdene, for så var meget vundet. Det, vi snakker om med hastighedsgrænser, er trods alt en maksimumgrænse, som ikke fritager nogen fører for at tæn-

ke sig om og hele tiden tænke på, om man kører forsvarligt efter forholdene.

Den anden hovedregel, som jeg gerne lige vil minde om her, er færdselslovens § 3: at man skal udvise hensynsfuldhed og agtpågivenhed. Det er meget, meget vigtigere end hastighedsgrænser.

Når jeg specielt gerne vil tage ordet nu, er det, fordi der i bemærkningerne til lovforslaget i afsnit 3.1.4.1 er et kort, hvor motorvejene i Vendsyssel og motorvejen mellem Esbjerg og Kolding skiller sig særligt ud. Disse motorveje er ganske nye og udført efter tip-top-helt-i-orden-regler og skulle være klar til, at man fuldt forsvarligt kan køre 130 km/t. på dem, hvis altså føreren er i stand til at køre bil og ikke er påvirket og bilen er i orden og man ser sig for og ikke falder i søvn. Hvis alle de elementære og dybt nødvendige forudsætninger for at kunne køre forsvarligt er til stede, skulle der ikke være noget i vejen.

Jeg vil gerne anmode justitsministeren om at overveje, om disse strækninger kunne blive taget i brug med 130 km/t. før det tidspunkt, som er anført i lovforslaget: 1. september 2003. Jeg synes ikke, vi behøver at vente så længe, før vi kan køre 130 km/t. på fuld forsvarlig måde på disse strækninger.

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jeg synes næsten, jeg hører, at fru Gudrun Laub bruger en argumentation, som jeg heldigvis ellers har følt mig forskånet for fra Venstres side, men som tidligere har været herskende i Venstre, nemlig den argumentation, som hr. Erik Jacobsen fra Venstre fremførte den 16. marts 2001 her i Folketingssalen, hvor han sagde, at når man øger hastighedsgrænsen, så kan folk koncentrere sig om at køre bil og holde øje med vejen i stedet for konstant at skulle kigge på speedometeret.

Er det den slags argumentation, vi nu er ude i?

(Kort bemærkning).

**Gudrun Laub (V):**

Nej, mit ærinde er ikke, om man skal afpasse hele sit liv efter, hvad der står af skilte, og hvad der er bestemt af grænser, men at man skal se sig for, når man kører ude i trafikken, man skal se, hvor man kører, og man skal sørge for selv at

have fuldt herredømme over situationen. Og det er somme tider nok så vigtigt, som om man kører 110 eller 130 km/t.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Det har været en meget engageret debat, og måske ikke så overraskende har det også været en debat, hvor man kan sige, at de sådan traditionelle synspunkter er blevet trukket op: Er man tilhænger af højere hastighed under givne forudsætninger, eller er man modstander af det? Det er jo det, meget af diskussionen har gået på.

Jeg vil gerne starte med at understrege, at det, der er væsentligt for regeringen, naturligvis er, at vi får gennemført det, der står i regeringsgrundlaget, nemlig at vi ender i en situation, hvor den generelle hastighed på et tidspunkt bliver 130 km/t. på meget store dele af vores motorvejsstrækninger.

Men der er et delmål, for vi må erkende, at vi ikke vil sætte hastigheden op på steder, hvor det så går ud over trafiksikkerheden, og det har altså betydet, at vi i første omgang lægger op til en generel hastighedsforøgelse til 120 km/t., som Vejdirektoratet har skønnet er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Vi hæver den så til 130 km/t. lokalt de steder, hvor vejene er bygget til det, og så er processen den, at Vejdirektoratet nu ved hjælp af det, man kalder en inventering, gennemgår alle vejstrækninger og kommer med et bud på, hvilke trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger der skal gennemføres, for at vejstrækningen bliver så sikker, at man forsvarligt kan sætte hastigheden op til 130 km/t.

Med andre ord har det været afgørende for regeringen, at vores ønske om, at man må køre med en højere hastighed, kunne kombineres med, at vi havde en sikkerhed for, at trafiksikkerheden også blev tilgodeset.

Flere ordførere har været inde på, at det af lovforslaget skulle fremgå, at det at hæve hastigheden vil medføre, at vi, jeg tror et af udtrykkene var »stensikkert«, vil få flere trafikdræbte. Til det må jeg sige, at så læser man ikke lovforslaget, som det skal læses. Det fremgår meget klart.

Jeg kan f.eks. henviser til afsnit 3.1.4.2, tabel 8, som jeg tror både fru Sandy Brinck og også andre var inde på, hvor der godt nok er en tabel, men hvor det meget klart står nedenunder, at der er usikkerhed forbundet med de tal. Med andre ord er der ikke her tale om en absolut videnskab, et faktum, men der er tale om en nøgtern vurdering af, hvorledes tallene *kan* komme til at se ud.

Det, der er lidt farligt, og som jeg tror hr. Helge Adam Møller også var inde på, er jo, såfremt man bare bruger stive statistiske beregninger til med stor overbevisning i stemmen at sige, at hvis x-faktor sker, vil y være resultatet af det.

Hvis man f.eks. ser på lovforslagets bemærkninger, afsnit 3.1.2, tabel 2, om personskader og hastigheder på det danske motorvejsnet, er der nemlig det meget særprægede billede, at på trods af, at gennemsnitshastigheden stiger, falder antallet af dræbte. Det er ikke noget, man statistisk kan nå frem til, for man forventer, at hvis hastigheden øges, jamen så vil det være forbundet med flere uheld, men statistikken viser altså, at virkeligheden nogle gange går i en anden retning, og derfor mener jeg, man må være forsigtig med at drage forhastede konklusioner, hvad det her angår.

Kl. 15.50

Jeg vil også sige, at jeg har hørt mange, der har fokuseret på den nævnte tabel i bemærkningerne afsnit 3.1.4.2, nemlig den tabel, der vurderer, hvad de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser *kan* være. Det, der undrer mig lidt, er, at så få af de ordførere, der har forholdt sig kritisk til tallet 2-3 stigninger i antallet af dræbte pr. år, åbenbart har taget de tal, der står i tabel 2 i afsnit 3.1.2, nemlig antallet af dræbte med den nuværende hastighedsgrænse, for et givet faktum og ikke er kommet med nogle forslag til, hvad der skal ske. Det er, som om det ikke betyder noget, at der i 2000 blev dræbt 29 på motorvejene for slet ikke at tale om dem, der blev dræbt på landevejene. Nej, det, man fokuserer på, er alene den her nye prognose for de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Jeg må sige, at jeg synes, det er med til i høj grad at svække de argumenter, man kommer med, for det virker, som om man bare vil være modstander af regeringens lovforslag for at være modstander af et eller andet frem for at komme med et samlet forslag til: Hvad er det så, der skal ske med vores motorvejsnet, hvis man mener, der ikke er nogen, der skal dræbes i trafikken, hverken på motorvejene eller på landevejene? Men det er jo nok, fordi man ved, at det så ville betyde, at bilen skulle afskaffes, og det er trods alt ikke et argument, der er særlig holdbart.

Hr. Per Dalgaard var inde på, hvorfor det nu er nødvendigt for Vejdirektoratet at gå ind og vurdere konsekvenserne endnu en gang. Vi har ment, at det var rigtigst, at Vejdirektoratet sim-



pelt hen gennemgik motorvejsnettet, så vi kan få et fuldstændig klart og entydigt svar på: Hvad er det, der skal til, for at en given motorvejsstrækning er trafikikkerhedsmæssigt forsvarlig, og hvad kommer det til at koste? Og det må jo så på lang sigt indgå i overvejelserne over: Hvordan fordeler vi bedst pengene til forbedring af trafikikkerheden, så vi hurtigst muligt får flere strækninger med, hvor man kan hæve farten til 130 km/t.?

Jeg tror, det var fru Sandy Brinck, men nok også andre, der var inde på: Jamen hvad er det så for foranstaltninger, regeringen har tænkt sig at gennemføre i forbindelse med, at vi hæver hastigheden til de 120 henholdsvis 130 km/t.? Jeg tror endda, der var nogen, der var så uforsigtig at sige, at det alene var politiets kontrolindsats, der var det bærende element i den trafikikkerhedsmæssige opprioritering.

Jeg må sige, at det fremgår meget klart bl.a. af lovforslagets bemærkninger, afsnit 1, at vi opererer med 10 initiativer, der alle har til formål at forbedre trafikikkerheden. Jeg skal ikke trætte salen med at gennemgå samtlige forslag nu – de er meget nemme at læse – men jeg vil meget gerne understrege, at et af de punkter, som jeg selv forventer mig meget af, er, at vi i forbindelse med den automatiske hastighedskontrol nu sørger for at målrette den automatiske hastighedskontrol mod de »sorte pletter« de steder, hvor børn, unge og ældre færdes, dvs. ved plejehjem, daginstitutioner, børnehaver og skoler. Der vil der blive opsat automatisk hastighedskontrol i hele landet, og vi har tænkt os at skilte med det på internettet.

Det betyder altså, at samtlige bilister, der færdes i trafikken, vil vide, at der vil være automatisk hastighedskontrol mange af de steder. Det vil også fremgå, hvorfor en strækning er udvalgt, f.eks. fordi der er en daginstitution.

Jeg tror, det vil have den effekt, at bilisterne ikke kører for hurtigt på den strækning, ja, det kan være, de slet ikke kører på den strækning, men de kører i hvert fald ikke for hurtigt.

Så er der nogen, der har grinet og sagt: Jamen hvad er det for noget? Er det ikke sjovere bare at få folk i nogle fartfælder, så I kan få nogle penge i kassen? Nej, jeg vil sige, at hvis jeg får 0 kr. i kassen, ved at vi skilte på internettet, så er jeg faktisk ualmindelig tilfreds, for så betyder det, vi har fået en bedre trafikikkultur i Danmark. Så betyder det, at vi er kommet i en situation, hvor folk rent faktisk overholder hastigheden de ste-

der, hvor det er virkelig farligt, hvor der færdes unge og ældre. Så præcis på det punkt tror jeg, det helt klart kan være forbedrende for trafikikkulturen, og det tror jeg i det hele taget, mange af forslagene kan være.

Fru Margrete Auken var inde på de miljømæssige konsekvenser, og jeg må sige til fru Margrete Auken, at det meget klart fremgår af lovforslagets bemærkninger, afsnit 3.1.4.3, hvad de miljømæssige konsekvenser er. Jeg kan også henvise til høringssvarene, som er blevet oversendt, side 11 og 12, hvor det meget klart fremgår, hvad de miljømæssige konsekvenser er.

Der er flere af ordførerne, der har spurgt til den politimæssige indsats. Til det må jeg sige, at jeg mener, det er god kutyme, og at det, når man iværksætter nye initiativer – og her er der tale om en stribe nye initiativer ikke mindst på det færdselssikkerhedsmæssige område – er fornøftigt og rigtigt af politiet at prioritere en styrket politimæssig indsats i forhold til de områder i starten. Det er vigtigt, at vi får en sikkerhed for at få givet det signal til borgerne, at de nye regler er til for at blive overholdt. Man skal måske lige lære at benytte dem, og man skal være ekstra opmærksom.

Kl. 15.55

Derfor mener jeg også, det er meget fornøftigt, at politiet prioriterer indsatsen i forbindelse med lige præcis de færdselssikkerhedsmæssige tiltag, som bliver igangsat på motorvejene, kombineret med den højere hastighed, så vi har en sikkerhed for, at tingene i den overgangsfase, der vil være, når man begynder at køre med ny hastighed, kommer til at fungere på en hensigtsmæssig måde.

Vi er selvfølgelig villige til under udvalgsbehandlingen at besvare alle de spørgsmål, der måtte være ud over dem, jeg har besvaret i dag, herunder selvfølgelig også at oversende Vejdirektoratets inventering, Vejdirektoratets gennemgang af samtlige motorvejsstrækninger, så det bliver klart, hvilke trafikikkerhedsmæssige investeringer der vil være nødvendige, for at yderligere strækninger kan få hævet hastigheden fra 120 til 130 km/t.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er der en stribe korte bemærkninger. Den første er Sandy Brinck, derefter Keld Albrechtsen, Margrete Auken og så ministeren og derefter Jann Sjørnsen.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Ministeren siger, at tabellen i afsnit 3.1.4.2, tabel 8, over, hvor mange flere dræbte der vil være konsekvensen af ministerens lovforslag, ikke er absolut videnskab. Nu er både ministeren og jeg selv uddannet inden for samfundsvidenskab, og derfor ved både ministeren og jeg selv, at sådan er det nemlig aldrig i samfundsvidenskab, men det glæder mig, at ministeren dog betegnede det som en nøgtern vurdering, og derfor må vi også regne med, at de tal er udtryk for en ret stor sandsynlighed, som man selvfølgelig skal have med i sine betragtninger.

Så kom ministeren ind på den automatiske hastighedskontrol, og der må jeg indrømme, at jeg studsede lidt over den formulering, der er i bemærkningerne, hvor der står:

»Man kan ikke bortse fra, at borgerne i visse tilfælde oplever tilrettelæggelsen af den automatiske hastighedskontrol således, at der i for høj grad sætses på at udføre kontrol på sikre omfartsveje, der ikke har nogen afgørende betydning for trafikikkerheden. Selv om en sådan opfattelse måtte være ubegrundet, er det helt afgørende for den folkelige opbakning bag ordningen, at den automatiske hastighedskontrol opleves som meget målrettet ...«

»Opleves« er det centrale ord, for i regeringsgrundlaget står der ikke noget med at opleve. Der står: »I dag sætses der i for høj grad på automatisk hastighedskontrol ...«.

Er det et udtryk for, at det rent faktisk er en ubegrundet påstand, som blot er en oplevelse?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu forsøgte ministeren jo så at bagatellisere de tal over de trafikdræbte, som vi har diskuteret, og sagde, at der var usikkerhed.

En af usikkerhederne er: Hvad bliver virkningen af omrokingen inden for politiet? Det har vi flere gange bedt både de borgerlige ordførere og ministeren om at svare på. Ja, nu får vi så at vide af ministeren, at i en overgangsperiode flytter man altså politi væk fra de mindre veje og over til motorvejene. Det giver altså umiddelbart i den overgangsperiode en øget risiko for trafikuheld og fartoverskridelser på de mindre veje, hvor vi ved, der er mange trafikuheld. Det peger altså i retning af, at det står værre til end i ministerens beregning.

Vi fik så at vide, at der derefter på sigt vil ske det, at man så kan flytte politiet tilbage: væk fra

motorvejene og tilbage til de mindre veje. Men så ved vi jo alle sammen godt, hvad der så vil ske til den tid: Så sker der en glidning, således at mange mennesker desværre igen begynder at køre et stykke over den tilladte fartgrænse, og så kommer der altså også flere trafikdræbte dér.

Så jeg vil godt spørge ministeren, om hendes politimæssige rokader og hendes manglende ressourcer til i realiteten at gennemføre det her på en forsvarlig måde faktisk ikke peger mest i retning af, at den statistik, ministeren har fremlagt med de to-tre dræbte, i virkeligheden er i underkanten – desværre – af det, der bliver virkeligheden.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi skal prøve at holde taletiden, hr. Albrechtsen. Det nytter ikke, at man, hvis man stiller et spørgsmål, efter at taletiden er ophørt, så sætter mange indskudte sætninger ind. Det giver ikke yderligere taletid.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg sidder og leder desperat efter, hvor i bemærkningerne det er, der står, at man har færre ulykker, selv om gennemsnitshastigheden stiger. Det sagde ministeren.

Det har jeg intet kendskab til. Nogle steder har vi haft eksempler på, at hastighedsgrænsen øges, men det har altid været sådan, at gennemsnitshastigheden faldt de steder, fordi man havde øget politikontrol. Jeg tror ikke, der er nogen eksempler på, at gennemsnitshastigheden kan stige, uden at det kan ses på ulykkerne. Det er der vist ingen eksempler på i hele verden.

Kl. 16.00

Så vil jeg da også godt lige spørge ministeren: Altså noget af det, som jeg synes er skræmmende, er, at ministeren siger, at hastighedsgrænserne kun skal overholdes der, hvor det er farligt. Altså når man siger, at der kun skal være kontrol, og så skal der i øvrigt selvfølgelig varskes om det osv., der, hvor det er farligt, er det jo et signal. Det lå også lidt i den gamle regering, og det var noget af det, vi prøvede at modarbejde til sidst.

Hastighedskontrollen skal være stort set jo over det hele, fordi vores hastighedsgrænser skal respekteres over det hele. Der er ingen steder, hvor de er vejledende. De er absolutte. Når ministeren nu siger, at man kun skal bruge den automatiske hastighedskontrol der, hvor det er

farligt, og kun der, så får hun dermed sagt, at det gør ikke så meget, man kører for hurtigt de andre steder.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ministeren og derefter hr. Jann Sjørnsen.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg må sige til fru Margrete Auken, at – og der var jo også flere andre ordførere, der var inde på det – hastighedsgrænserne skal overholdes alle steder i landet. Det står fuldstændig klart, og selv om den tidligere regering og den nuværende regering ikke er enige om alt, så er jeg ret sikker på, at vi er fuldstændig enige på det punkt.

Som jeg sagde før til fru Sandy Brinck, men det er sådan set også til hr. Keld Albrechtsen, så mener jeg, at man må tage Vejdirektoratets mange beregninger og de statistikker, der ligger bag, som vi jo åbent har lagt frem, som deres bedste skøn over, hvad effekten kan være. Men man kan altså ikke forvente, at der her er tale om en sikker fremtidsprognose. Tallet kan blive højere, og tallet kan blive lavere, men jeg mener, at det er ærligt og rigtigt.

Jeg tror også, fru Margrete Auken spurgte tidligere, hvorfor man havde valgt at fremlægge forskellige statistiske beregninger, bl.a. pr. kilometer. Til det må jeg bare sige, at vi har fremlagt de tal, som vi har fået fra Vejdirektoratet, og så må man jo bruge dem efter bedste evne.

Når jeg mener, at det faktisk har en relevans, at vi bidrager med den her statistik, er det jo, fordi der er mange faktorer, der er afgørende for, hvor mange dræbte der bliver i trafikken. Der er mange elementer, der indgår. Der kommer flere biler på vejene, de kører flere kilometer. Alt det skal indgå i det samlede puslespil.

Jeg vil sige til fru Sandy Brinck, der var inde på spørgsmålet om den automatiske hastighedskontrol, at det, der for regeringerne er meget afgørende, er, at man hos borgerne har en meget, meget klar forståelse for, hvorfor man nogle steder skal køre med utrolig stor agtpågivenhed. De steder, hvor der sker virkelig mange dødsulykker, de steder, hvor der færdes børn og ældre, mener jeg, at vi må gøre alt, hvad der står i vores magt for at forhindre, at folk bliver slået ihjel.

Jeg tror på en effekt af, at vi begynder at skille med det på internettet, hvor det klart vil fremgå, hvorfor en strækning er udvalgt, om det er, fordi der er sorte pletter, om det er, fordi der dér skabes meget stor utryghed for befolkningen, hvis

der bliver kørt med for høj hastighed, om det skyldes, der er daginstitutioner eller plejehjem. Hvis det står fuldstændig klart, hvad årsagen er, og at man altså risikerer, at der er automatisk hastighedskontrol og man derfor bliver snuppet, så tror jeg faktisk, det har en god færdselssikkerhedsmæssig effekt, og det er faktisk noget af det, som regeringen prøver at opnå med det her lovforslag.

Hr. Keld Albrechtsen var inde på nogle betragtninger om min egen usikkerhed. Jeg må sige, at det er Vejdirektoratet, der giver udtryk for usikkerhed, for så vidt angår de her tabeller. Jeg må også sige om den politimæssige prioritering, at jeg er fuldstændig sikker på, at politiet sagtens kan prioritere sin indsats på det her område. Jeg mener nemlig, at kombinationen af, at man fokuserer på motorvejene i den her periode, hvor det skal op at køre, og af, at den automatiske hastighedskontrol bliver målrettet de steder, hvor der i dag sker mange ulykker, er god. Jeg kunne også forstå på hr. Keld Albrechtsen, at han er meget optaget af, at vi har sikkerhed for, at der gøres en kontrolmæssig indsats. Det vil også ske, og vi har jo stadig væk et almindeligt færdselspoliti, som gør sit arbejde fuldstændig, som det plejer.

Til fru Margrete Auken må jeg sige, at der altså er flere tabeller som dem, jeg henviste til i lovforslaget, og der må jeg så bare beklage, hvis det er sådan, at fru Margrete Auken ikke er nået så langt, men der er bl.a. tabel 2 om personskader og hastigheder på det danske motorvejsnet fra 1991 til 2001, hvoraf det af sidste kolonne fremgår, at gennemsnitshastighed for personbiler i kilometer pr. time og nr. 2 kolonne antal dræbte altså ikke giver noget entydigt billede af sammenhæng mellem de to størrelser.

Kl. 16.05

Det var det, jeg ydmygt forsøgte at forklare også i min første besvarelse af, hvorfor man skal tage disse tabeller som en nøgtern vurdering af, hvad der kan være statistikken, men ikke som et nøjagtigt billede af, hvordan fremtiden ser ud.

(Kort bemærkning).

**Jann Sjørnsen (KRF):**

Jeg synes jo, at vi fremover her i Folketinget kan få mange sjove debatter om statistik og forudsætninger for lovgivning, hvis vi hver gang skal diskutere, om det nu er bedste skøn, eller det er noget, man direkte kan tage for pålydende, og så er det bare det.

Hidtil har vi jo i alt lovgivningsarbejde taget udgangspunkt i, at oplysninger f.eks. fra Vejdirektoratet er bedste skøn, og det må vi lægge til grund for lovgivningsarbejdet. Det synes jeg trods alt vi gør os alle sammen en tjeneste i at fastholde, for ellers bliver det da helt umuligt fremover at føre debatter.

Jeg siger det på baggrund af, at ministeren – synes jeg – forsøger at underspille betydningen af tabel 8. Jeg vil bare sige, at det kan jo altså også lige så godt være, at antallet af trafikdræbte bliver større, at antallet af trafikulykker kan blive større, end at det bliver mindre end det, der er indikeret. Det er det ene aspekt, som jeg gerne vil bemærke efter ministerens svar til ordførerne.

Det andet er så, at ministeren meget gerne vil have, man skulle fokusere på tabel 2 i stedet for tabel 8, og det er da o.k., men jeg vil bare sige, at hvis regeringen ligesom ville have haft en mere generel debat om trafikikkerhed, bl.a. på vores motorveje, så kunne det jo være, at det var et andet forslag, man skulle have fremsat. Så kunne det også godt være, at det skulle være regeringspartierne, Venstre og De Konservative, der skulle have rejst en forespørgselsdebat lige præcis om det tema.

Jeg synes, der var sådan en snert af bebrejdelse fra ministerens side i svarene til ordførerne om, at vi fokuserede altså på de forkerte elementer i lovforslaget. Der vil jeg bare sige, at jeg synes ikke, det er rimeligt, at ministeren kommer med den mere eller mindre usagte bebrejdelse, for hovedelementet i lovforslaget er alt andet lige, også når man ser på regeringsgrundlaget, forslaget om at forhøje hastighedsgrænsen.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Ministeren svarer, at det er vigtigt, at befolkningen forstår, hvorfor hastighedskontrollen er der. Det kan vi ikke være uenige i, men jeg tror nu mere, at det er et spørgsmål om, at den forståelse efterhånden måske har bredt sig ind i de konservative kredse, for nogle har jo bibragt befolkningen, at den automatiske hastighedskontrol var fuldstændig tilfældig, som økonomi- og erhvervsministeren tidligere har sagt det »fuldstændig tilfældig«, og regeringen – både Venstre og De Konservative – skriver i regeringsoplægget:

»I dag satses der i for høj grad på automatisk hastighedskontrol på sikre omfartsveje.«

Når man nu har fået magten, og når man nu har fået viden, så er det pludselig blevet til noget, der opleves af befolkningen. Ministeren skriver selv: »... selv om en sådan opfattelse måtte være ubegrundet.« Det er jo en ren tilståelsessag, en ren tilståelsessag, og det er sådan set også o.k.

Ministeren siger også, at hun vil gøre alt, hvad der står i hendes magt. Så synes jeg, ministeren skal trække alle de besparelser, der har været på hele det trafikikkerhedsmæssige område, tilbage prompte.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg blev helt forbløffet, da jeg hørte ministeren sige, at nu skulle der gøres en ekstra politimæssig indsats de steder, hvor der f.eks. i forbindelse med sorte pletter og ekstraordinært mange trafikuheld var et større problem. Der skulle man øge politiindsatsen, forstod jeg på ministeren.

Samtidig ved vi jo fra ministerens eget lovforslag, at det, der sker, er, at politiresourcerne flyttes væk netop fra de steder og i højere grad over på motorvejene. Så ministerens forslag hænger ganske enkelt ikke sammen.

Jeg vil godt spørge ministeren om det en gang til, men jeg kan i hvert fald love, at eftersom det jo ikke ser ud til, at vi kan få svaret på den uløselige ligning her i dag, så vil vi bore meget i det spørgsmål i udvalget.

Så vil jeg bare slutte med at gentage det spørgsmål, vi har stillet hele debatten igennem: Mener ministeren og de to regeringspartier, at det er tilladeligt at vedtage lovgivning ud fra den udtrykkelige forudsætning, at det vil medføre et øget tab af menneskeliv?

Kl. 16.10

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Altså de 29 dræbte i 2000 skal jo sammenholdes med de 238 alvorligt tilskadede. Det er et meget højt tal. Jeg ved ikke, om ministeren er klar over, at der er mange af dem, der er døde siden hen. Jeg spurgte i den anledning, om nogen kunne huske tallet nøjagtigt. Hvis de dør efter et eller andet antal måneder, vil de stadig væk være registreret som alvorligt tilskadede. Det er nogle dramatiske tal.

Vi skal op og kigge på de tal, vi havde i begyndelsen af 1990'erne, lige efter at hastighedsgrænserne blev sat op, men da kontrollen inten-

siveredes, gik gennemsnitshastigheden ned, og det er selvfølgelig det afgørende i denne her sammenhæng.

Så vil jeg lige sige, når ministeren henviser til Vejdirektoratets skøn, at usikkerheden går jo begge veje. Det sagde hr. Jann Sjørnsen også. Det kan sagtens blive værre, end der står her, og jeg synes det fremgår meget klart, at Vejdirektoratets vurdering af det også er, at det måske er et forsigtigt skøn med det der antal dræbte.

Jeg tror ikke, ministeren forstod, hvad det var, jeg sagde. Når man siger, at der kun skal være automatisk hastighedskontrol – som i øvrigt 78 pct. af befolkningen nu accepterer; 78 pct. af befolkningen accepterer den automatiske hastighedskontrol og synes, det er en god idé – på de særlig farlige steder, så sender man et signal om, at det gør ikke så meget de andre steder, og det går jeg ud fra at ministeren ikke mener.

Hvis vi ikke har kontrollen der, og vi siger, at den heller ikke behøver at være der, så siger vi jo også, og det kan jeg høre ligger lidt indirekte i ministerens udsagn, at skidt med om der er lidt overskridelser der.

#### **Justitsministeren (Lene Espersen):**

Både hr. Jann Sjørnsen og andre var inde på hele spørgsmålet om, hvordan disse tabeller skal fortolkes, og jeg sagde faktisk til hr. Jann Sjørnsen og andre i salen tidligere, at de tabeller skulle tages som udtryk for, at der kunne blive et mindre antal dræbte, og at der kunne blive et større antal dræbte. Det lagde jeg ikke skjul på i min tidligere besvarelse, og det beklager jeg meget at hr. Jann Sjørnsen ikke hørte.

Men det, der er en af pointerne, er jo, at når vi har at gøre med antal dræbte på motorvejene, så er det et forholdsvis lille antal i forhold til det meget store antal, der bliver slået ihjel på landevejene. Det gør jo altså, at ét stort trafikuheld markant kan forandre tallene fra et år til et andet. Derfor skal man være meget, meget, meget varsom med at sige noget stensikkert om, hvordan udviklingen kommer til at foregå.

Det, jeg har forsøgt at præcisere i dag, er, at vi lægger åbent beregningerne frem, også de beregninger, som giver et negativt billede af udviklingen. Men vi må altså sige, at der er mange elementer, der skal tages ind i den samlede betragtning, og det, vi har valgt at gøre fra regeringens side, er at lægge meget stor vægt på trafik-sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der skal trække denne her udvikling i den anden retning.

Jeg håber bestemt på, at vi kommer i en situation, hvor trafikulturen bliver langt, langt, langt bedre i Danmark, hvor man opfører sig ordentligt, og hvor man ikke mindst de steder, hvor vi ved, der bliver slået mange mennesker ihjel i dag – og det er, som mange af ordførerne har været inde på, ikke nødvendigvis kun på motorvejene, det er også på mange andre strækninger – altså gør, hvad vi kan for at sikre, at folk overholder hastighedsgrænsen.

Jeg må sige til fru Margrete Auken, at jeg ikke har den opfattelse, at fordi vi ikke har udbredt automatisk hastighedskontrol på alle veje her i landet, er det udtryk for, at vi er ligeglade med, hvordan folk kører på resten af strækningerne.

Jeg synes bare, det giver god mening, at der, hvor man har den deciderede overvågning, og der, hvor man vil have sikkerhed for, at folk risikerer ikke kun 50 pct., men næsten 100 pct. sikkert at blive snuppet, hvis de kører for hurtigt, altså er de steder, hvor der sker mange ulykker i dag.

Vi har altså stadig væk et færdselspoliti, som skal færdes på resten af vores landeveje og vores motorveje, fuldstændig ligesom de plejer, så der er ingen, der skal føle sig sikre på ikke at blive snuppet, hvis de kører for hurtigt. Så skulle det ligge nogenlunde fast.

Jeg vil sige til hr. Keld Albrechtsen, som var inde på det her med de mange forskellige ligninger, at jeg har jo netop lige nu præciseret, at den automatiske hastighedskontrol bliver målrettet mod nogle af de strækninger, og at den nu bliver landsdækkende. Så der bliver en intensiveret kontrol de steder, hvor der er sorte pletter, hvor der er børn, hvor der er ældre mennesker, som er særlig ulykkesbehæftede, og også hvor der er vejarbejde, og hvor vi ved, at der traditionelt sker rigtig mange uheld. Så der bliver en intensiveret kontrol, bl.a. ved den automatiske hastighedskontrol.

Politiet vil så i en periode sætte ekstra fokus på motorvejene, når vi starter med det nye regelsæt om vognbaneskift, havariblink osv., for derved at få sikkerhed for, at folk overholder reglerne, at de har forstået de nye procedurer, så vi dér sikrer, at de nye regler ikke i sig selv skaber flere ulykker.

#### **Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Der er fremsat ønske om en anden runde, og det bliver først fru Sandy Brinck. Sådan er reglerne.

**Sandy Brinck (S):**

Som opfølgning af ministerens besvarelse vil jeg sige, at vi i Socialdemokratiet er meget enige i, at prioriteringen skal ligge lige nøjagtig der, hvor strækningerne er mest belastede, og hvor den største usikkerhed er. Sådan har det faktisk også altid været. Det, der sådan set er lidt bekymrende, er, at nok har befolkningen accepteret den automatiske hastighedskontrol, men det kniber lidt i de borgerlige folketingsgrupper, og det er måske der, at oplevelsen, som ministeren skriver i lovforslagets bemærkninger, skal ændres. Det er sådan en slags psykoterapi her fuldstændig som med det følelsesmæssige skattetryk, men sådan må vi jo gøre det lidt indimellem.

Jeg tror, at ministeren lige så vel som alle vi andre har konstateret, at der ikke er flertal for ministerens lovforslag, og derfor vil jeg godt hjælpe ministeren lidt, for ministeren har jo fået en bunden opgave af Venstres valglofter. Jeg synes, at ministeren skal vide, nu når ministeren går hjem og tænker over det, at vi i Socialdemokratiet kan støtte langt, langt de fleste af de trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger, som ministeren foreslår. Vi kan faktisk støtte dem alle sammen. Der er måske nogle af dem, vi har nogle små spørgsmål til, men det skal overhovedet ikke komme an på det. Der er vi med.

Vi vil også meget gerne i den sammenhæng sammen med ministeren kigge på de besparelser, som regeringen har på det her område, bl.a. over for Rådet for Større Færdselssikkerhed. Kan vi gøre noget der? Vi kunne også godt overveje at tage en drøftelse med ministeren om, hvorvidt vi kan lave en bedre hastighedsdifferentiering, som også går ud på at se på forskellige tidspunkter af døgnet, vejrlig osv., altså en elektronisk skiltning, som kunne være mere fleksibel. Alle de ting vil vi gerne, men så skal de 130 km/t. og de 120 km/t. på de præmisser, de er fremsat på her, tages ud af lovforslaget.

Det er blot, for at ministeren ikke går alt for slukøret hjem. Der er faktisk veje til at nå frem til en beslutning her i Tinget, som er langt mere forsvarelig færdselssikkerhedsmæssigt, og som vi gerne bidrager til.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg kan sige, at det vil SF bestemt også gerne hjælpe med. Altså hvis vi laver noget, som vi ved vil hjælpe på færdselssikkerheden, vil vi

meget gerne være med, og en række af de forslag, som er foreslået her, vil jo være fremragende, hvis ikke de som sminke kobles på noget, der går den gale vej, og dem støtter vi gerne.

Der er altså en enkelt ting, jeg bliver nødt til at få opklaret, og det er kontrollen på f.eks. motorvejene. Der siger ministeren, at det skal foregå med politiet, som det plejer at gøre, men der er jo nærmest ingen kontrol. Jeg ved godt, at der er blevet skrevet mange, men i forhold til de overtrædelser, som ministeren jo selv gør opmærksom på – man kan jo tage dem med net, det er jo ikke så svært – så bliver der jo næsten ingen taget, og det opleves heller ikke, som om der er kontrol på motorvejene. Det er der gode grunde til, for det ville simpelt hen være for farligt.

Hvis de hastigheder, som vi kommer til at tale om nu, og som ministeren regner med vil komme, skal klares ved manuel kontrol, om jeg så må sige, altså med mennesker, der skal ud og standse en bil, med eftersættelser osv., så bringer det folk i en forfærdelig farlig situation, og jeg går ud fra, at det er ministeren heller ikke interesseret i. Man bruger jo i USA og mange andre steder automatisk hastighedskontrol på motorveje, netop fordi det andet er for risikabelt, og det kan godt laves sådan, at det ikke bringer menneskeliv i fare, og sådan, at man ikke kun tager nogle af dem, men altså kan dække begge baner. Det ved ministeren også fra USA, hvor man jo på de fleste highways har 55 miles, det er nogleogfirs kilometer i timen, og så har man altså enkelte steder 65 miles, det er 105 km/t. tror jeg. Det er jo almindeligt i et land, der har en helt anden anstændig kultur med det her, end vi har. Så har de mange ulykker alligevel, fordi de har for mange spirituskørsler, men det er en anden historie i denne her sammenhæng.

Men vil jeg godt spørge ministeren, hvordan hun egentlig forestiller sig, at vi skal forbedre – forbedre – kontrollen på motorvejene, hvis ikke det skal ske ved hjælp af automatik, for i dag opleves det af alle bilister, at der nærmest ingen kontrol er. Det er der jo gode grunde til, for det er alt for farligt at stoppe folk. Jeg har siddet ovre i Vejdirektoratet og set, når de har fulgt, hvordan der bliver kørt, f.eks. oppe på Helsingørsmotorvejen. Så spørger man: Hvorfor går I da ikke ind og snupper dem? Så siger de til mig: Er du tosset, hvis vi gjorde det, så ville vi blive slået ihjel, for de kører så vanvittigt, at der kan vi sandelig ikke stå og få fat i folk ved at få dem

til at køre ind til siden eller noget som helst. Det ville være alt for farligt.

Så kan ministeren ikke godt forklare, hvordan det skal gøres, hvis ikke man må bruge den automatiske hastighedskontrol?

Så beder jeg også ministeren om at lade være med at bruge ordet overvågning om hastighedskontrollen, fordi vi har meget, meget overvågning i det her samfund. Der er videofilm på tankstationer, der er det mange andre steder, men en automatisk hastighedskontrol er ikke en overvågning, fordi der bliver man ikke filmet, hvis man kører lovligt – og det ved ministeren selvfølgelig også godt – og vi skaber forkerte fornemmelser ved at kalde det overvågning, når der er tale om, at vi har fælder, der fanger folk, der er forbrydere. Det kalder vi jo ikke overvågning. Altså jeg mener, det gør vi jo også andre steder, uden at vi synes, det er lusket at snuppe folk i de sammenhænge.

Kl. 16.20

Jeg vil gerne vide: Hvordan kan den kontrol laves, så det også er forsvarligt over for politiet, hvis ikke vi må bruge automatik?

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg er også optaget af det spørgsmål om, i hvilket omfang ministeren lægger meget vægt på at få gennemført de dele af lovforslaget, som er begrundet i trafikikkerheden, for der er jo nogle dele, som ministeren vil kunne få gennemført, hvis ministeren vil være med til at lave en opdeling af lovforslaget.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om det ikke, sådan som debatten er forløbet i dag, vil være en klog løsning, fordi vi så kan være sikre på, at de dele af forslaget, som ministeren jo angiveligt siger er meget vigtige, i hvert fald under alle omstændigheder bliver gennemført.

Jeg tror også, at det vil være den løsning, som ministeren alt i alt vil kunne sove bedst med om natten. Det tror jeg, for så vil ministerens samvittighed heller ikke komme i vanskeligheder.

Men jeg vil i hvert fald spørge ministeren: Var det ikke en mulighed? Ministeren kan jo tælle mandaterne, sådan som debatten er forløbet, og tæller man mandaterne, ja, så er det, der kan gennemføres, den del, der vedrører de trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger. Så skal det ikke mangle på vilje heller fra Enhedslistens si-

de, ligesom fru Sandy Brinck var inde på fra Socialdemokratiets side. Så er vi klar til at hjælpe ministeren.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg kan berolige hr. Keld Albrechtsen med, at jeg sover ganske fremragende om natten, så det behøver hr. Keld Albrechtsen ikke at bekymre sig så meget om.

Jeg vil dog sige tak for mange af de venlige tilbud. Nogle vil måske beskyldte mig for at være den rene Peter Plys, for jeg har faktisk den opfattelse, at jeg på regeringens vegne vil sige, at vi vil have begge dele. Vi vil både have en forøgelse af hastigheden, og vi vil også have alle de trafikikkerhedsmæssige kompensationer, der forhåbentlig gør, at vi får en bedre trafikultur i Danmark med færre trafikdræbte i årene, der kommer.

Derfor er vi naturligvis meget positivt indstillet over for de partier, der er indstillet på at hæve hastigheden på motorvejene der, hvor det er trafikikkerhedsmæssigt sikkert, samtidig med at jeg selvfølgelig er glad for det klap på skulderen, som jeg trods alt føler regeringen får for de mange trafikikkerhedsmæssigt fornuftige, gode, nye tiltag, som dette lovforslag også indeholder.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil bare sige, at det bekymrer mig godt nok, hvis det er sådan, at ministeren virkelig mener at kunne sove godt om natten, selv hvis det her lovforslag bliver gennemført i sin helhed.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Det var kort. Der er ingen, der siger, at man skal udnytte minuttet fuldt ud.

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jeg vil bestemt ikke kalde ministeren for Peter Plys, men ministeren må jo forholde sig til, at der ikke er flertal for de 130 km/t.

Derfor synes jeg sådan set, at hvis man skal kunne forstå sagligheden i ministerens egen understregning af de trafikikkerhedsmæssige initiativer, så må det også være sådan, at man tager imod et tilbud om at kunne få gennemført i hvert fald dele af regeringens lovforslag, nemlig alle dem, som sikrer, at vi ikke får flere dræbte, og så undlader den del, som har en ret stor sandsynlighed for at føre til flere dræbte.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af lovforslag nr. L 3: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, biblioteksloven og retsafgiftsloven. (Ophævelse af automatisk regulering af visse betalingsbestemmelser og ændring af offentlige myndigheders betaling for tinglysningsoplysninger).**

Af justitsministeren (Lene Espersen):  
(Fremsat 2/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Gudrun Laub (V):**

Da Venstres ordfører ikke kan være til stede, skal jeg sige, at Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 16.25

Det er et lovforslag om forskellige betalingsbestemmelser, og med dette lovforslag lægges der låg over afgifterne. Fristelserne til at skruer på afgiftsskruen bliver fjernet, og det er især inden for færdselslovens område. Automatikken pilles ud, og så må der fremover kun ske reguleringer ved lov og kun, når det er begrundet af økonomiske hensyn, dvs. når omkostningerne ved ekspeditionen bevisligt er blevet større end de fastfrosne gebyrer.

På færdselslovens område drejer det sig om parkeringsafgifter og diverse gebyrer for kørekort, bilsyn, nummerplader, ejerskifteregistrering. Det er områder, hvor man hurtigt kan blive fristet til at dreje på skruen i krisetider, hvis man sidder og mangler penge for at få tingene til at hænge sammen. Men det skal være slut med

det, og betalingen skal ikke kunne bruges som skat. Det er slut.

På biblioteksområdet blev der i maj 2000 indført en regulerbar maksimumsgrænse, og den bliver også låst fast på et kronebeløb i lovforslaget.

På retsafgiftslovens område er der indgået en dataaftale mellem stat, amter og kommuner, og den indebærer, at offentlige forvaltningsmyndigheder skal have adgang til digitale tinglysningsdata til kostpris. Nu ændres loven, så man fremover ikke skal betale for den konkrete transaktion, men betalingen reguleres via bloktilskuddene. Det vil sige, at man slipper for meget bureaukrati. Væk med unødigt brug af tid på at registrere, hvem der er oplyst om hvad, og væk med, at den ene offentlige institution sender regninger til den anden, når det drejer sig om oplysninger, som tager mindre tid end regningen for oplysningen.

Det er effektivisering, der vil noget, og Venstre støtter lovforslaget.

**Sandy Brinck (S):**

Socialdemokratiet skal absolut ikke stille sig i vejen, hvis det har regeringens høje prioritet.

**Per Dalgaard (DF):**

Lovforslag nr. L 3 ligger jo i en fin forlængelse af stoppet og forsøget på at bremse den mængde afgifter, vi har været udsat for gennem mange år, og Dansk Folkeparti er helt på linje med regeringen i det her forslag.

Vi opfordrer regeringen til at fortsætte med at afskaffe unødvendige afgifter og stoppe stigningen i de eksisterende.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

**Jørgen S. Lundsgaard (KF):**

Da mit partis ordfører, hr. Helge Adam Møller, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans og den konservative folketingsgruppes vegne udtale følgende:

Lovforslaget kan ses som en forlængelse af regeringens skattestop og betyder, at en række satter og gebyrer inden for færdselsloven og biblioteksloven ikke som hidtil forhøjes to gange om året. De fastlåses på det niveau, de er på i dag. Det er et skridt, om end lille skridt, til, at den enkelte dansker og den enkelte familie får lov til at administrere lidt flere af de penge, de selv tjener, og det synes vi Konservative er en god idé, så vi støtter forslaget.