

Til lovforslag nr. L 2. Betænkning afgivet af Retsudvalget den 22. maj 2003

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

(Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden)

[af justitsministeren (Lene Espersen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 10 ændringsforslag til lovforslaget. Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 5, 6 og 8-10. Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres, Enhedslistens og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1-4 og 7. Ændringsforslag nr. 1 har til hensigt at dele lovforslaget i to dele.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 2. oktober 2002 og var til 1. behandling den 8. oktober 2002. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Retsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og justitsministeren sendte den 31. maj 2002 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 657 (2001-02, 2. samling). Den 4. oktober 2003 sendte justitsministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Danske Busvognmænd,
H. Due-Hansen, Sønder Stenderup,
P.V. Lund, Kongens Lyngby,
Knud Jens Nielsen, København Ø,
PL BRAKE,
Hans Peter Rebien, Sorø,
Charlotte Schultz, Hillerød, og
Jens Steensberg, Birkerød.

Justitsministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Knud Jens Nielsen, København Ø, og PL BRAKE mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Samråd

Udvalget har stillet 9 spørgsmål til justitsministeren og trafikministeren til mundtlig besvarelse, som ministrene har besvaret i et åbent samråd med udvalget den 12. maj 2003. Ministrene har efterfølgende tilsendt udvalget de talepapirer, der lå til grund for ministrenes besvarelse af spørgsmålene.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 50 spørgsmål til justitsministeren, 1 spørgsmål til trafikministeren og 1 spørgsmål til justitsministeren og trafikministeren til skriftlig besvarelse, som ministrene har besvaret.

Bet. o. lovf. vedr. færdselsloven

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (S, SF, RV, EL og KRF) indstiller, at lovforslaget deles ved 2. behandling. Flertallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de under nr. 3 og 4 stillede ændringsforslag og det under A nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling, men har dog stillet ændringsforslag nr. 2 hertil.

Hvis lovforslaget ikke bliver delt ved 2. behandling, indstiller flertallet i udvalget lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Flertallet i udvalget vil stemme for ændringsforslag nr. 6, 7 og 8 og imod ændringsforslag nr. 5, 9 og 10.

Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten bemærker følgende:

Det undrer S, SF, RV og EL ganske meget, at ministeren i sit svar på spørgsmål 9 tilslutter sig Færdselssikkerhedskommissionens handleplan, »Hver ulykke er én for meget – trafikikkerhed starter med dig«, og oven i købet i sit svar beskriver, at dette forpligter alle myndigheder nationalt og lokalt: »... til at gøre deres yderste i planlægning, design, anlæg og vedligeholdelse af trafikkanlæg og trafikforhold for at forebygge ulykker«. S, SF, RV og EL er af den opfattelse, at justitsministeren ikke kan siges at gøre sit yderste ved at fremsætte et lovforslag, der som direkte konsekvens medfører dødsfald (jf. bemærkningerne i handleplanen side 14, tabel 8). Ministerens svar bliver således ikke alene indholdsløst, men også uden troværdighed. S, SF, RV og EL finder, at regeringens forslag er udtryk for kynisme af højeste rang, og at al tale om trafikikkerhed må ses i det lys.

Ministeren har således gjort meget for at fremhæve de tiltag i lovforslaget, som sker med henblik på trafikikkerheden, men ministeren medgiver i sit svar på spørgsmål 13, jf. L 2 – bilag 26, at disse tiltag skal kompensere for hovedelementet i lovforslaget, nemlig hastighedsforøgelsen. Desuden erkender ministeren i svaret på spørgsmål 14, jf. L 2 – bilag 26, at disse kompenserende initiativer alle har retshåndhævelsen som afgørende element – altså politiindsatsen. Den øgede kontrol er lagt an på politiets egen konkrete vurdering og tilrettelæggelse. I svaret på spørgsmål nr. S 29, 2001-02, 2. samling, stillet af Jacob Buksti (S), skriver Rigspolitichefen: »Det fremgår ikke af politiets landsdækkende statistikker, hvor stor politiets færdselsindsats er på forskel-

lige typer af veje«. Det betyder, at hverken Folketinget eller ministeren kan have nogen viden om, hvorvidt der rent faktisk sker en øget kontrol. Dermed kan man være bekymret for, om de kompenserende foranstaltninger overhovedet får nogen virkning, da de som sagt er knyttet an på politiets kontrol og håndhævelse.

Lovforslaget har ændret sig markant mellem 1. og 2. behandling, således at den øgede hastighedsgrænse ændres fra at omfatte 15 pct. til 55 pct. af motorvejsnettet. Det er en forøgelse, der naturligvis medfører økonomiske investeringer, hvor S, SF, RV og EL kunne finde langt bedre anvendelse for 175 mio. kr. Ligeledes koster ændringen givet også med hensyn til tilskadekomne og dræbte – dette forekommer såre logisk, men ikke for regeringen, der i svar på spørgsmål nr. S 2721 mener, at antallet af dræbte er upåvirket.

S, SF, RV og EL kan ikke støtte forøgelsen af hastighedsgrænsen, men vil til enhver tid medvirke til initiativer, som forbedrer trafikikkerheden. Derfor de af S, SF, RV og EL stillede ændringsforslag.

S, SF, RV og EL bemærker, at regeringens forslag om at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorveje til 130 km/t. vil indebære, at gennemsnitshastighederne på motorveje forøges yderligere. Disse partier finder derfor, at der er et påtrængende behov for at forbedre politiets kontrolmuligheder på motorvejene. De skærpede sanktioner vil ellers kun få ringe betydning. S, SF, RV og EL opfordrer på den baggrund justitsministeren til at iværksætte en systematisk gennemførelse af automatisk hastighedskontrol på alle motorvejsstrækninger. Den automatisk hastighedskontrol med den deraf følgende markant forøgede opdagelsesrisiko vil have en præventiv virkning på bilisternes adfærd. Kontrollen vil således være med til at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes og medføre en kraftig reduktion af antallet af trafikulykker på motorvejene, når også de strækninger med 110 km/t. og 90 km/t. får hastighedsgrænserne respekteret. S, SF, RV og EL ønsker hastighedskontrollen på motorvejene gennemført ved automatisk hastighedskontrol, da manuel kontrol ved eftersættelse af en fartsnyder med meget høj hastighed vil udsætte politiet for fare. Der vil ligeledes kunne opstå meget farlige situationer for andre trafikanter. Den form for kontrol er dertil meget lidt effektiv og meget ressourcekrævende. Den automatiske hastigheds-

kontrol anvendes i dag på motorvejene i forbindelse med vejarbejder, men mindretallet finder, at den automatiske hastighedskontrol skal gennemføres systematisk på alle motorvejsstrækninger.

S, SF, RV og EL bemærker, at automatisk hastighedskontrol allerede i dag kan foretages på hele vejnettet, og at der ikke er lovgivningsmæssige hindringer for, at den automatiske hastighedskontrol intensiveres på motorvejsnettet som foreslået af disse partier. Der er heller ingen tekniske forhindringer for at udvide omfanget af den automatiske hastighedskontrol. Der henvises endvidere til, at stationær automatisk trafikkontrol på motorveje anvendes i Holland, Tyskland og England, og at Island, Sverige og Norge ligeledes har stationær automatisk trafikkontrol, uanset at disse lande ikke i dag anvender denne kontrolform på motorveje.

S, SF, RV og EL henviser endvidere til, at lovforslaget vil have betydelige miljømæssige konsekvenser som følge af det øgede CO₂-udslip, som Miljøstyrelsen har oplyst udgør 0,5 pct. af trafiksektorens samlede nationale emissioner svarende til 58.000 t CO₂ om året. Hertil kommer, at et betydeligt antal beboere i boliger og fritidshuse i nærheden af motorveje vil blive yderligere stærkt generet på grund af forøgelsen af støjniveauet som følge af hastighedsstigningerne. Efter Vejdirektoratets skøn vil ca. 1.200 boliger og fritidshuse med et nuværende støjniveau på over 55 dB, heraf ca. 140 med over 65 dB, få forøget deres støjniveau ca. 1 dB, og herudover vil ca. 200 boliger få forøget deres støjniveau med ca. 1 dB fra under 55 dB til over 55 dB. Et støjniveau på 65 dB indebærer, at 50 pct. af beboerne føler sig stærkt generede, og ved et støjniveau på omkring 55 dB føler 10 til 15 pct. af beboerne sig stærkt generede. For anskuelighedens skyld kan nævnes, at en stigning på bare 5 dB opleves som en fordobling af støjen.

Et *mindretal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af justitsministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod de af S, SF, RV, EL og KRF stillede ændringsforslag.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Simut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i ud-

valget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *flertal* (S, SF, RV, EL og KRF):

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed)« omfattende § 1, indledningen og nr. 7 og 8, samt § 2.

B. »Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden)« omfattende § 1, indledningen og nr. 1-6 og 9-27, samt § 2.

[Deling af lovforslaget]

b

Ændringsforslag til det under A nævnte lovforslag

Til § 2

2) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. september 2003.

Stk. 2. Spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret i anledning af hastighedsovertrædelser, som er begået inden lovens ikrafttræden, afgøres efter de hidtil gældende regler.«

[Konsekvensændring som følge af ændringsforslag nr. 1]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte lovforslag

Til § 2

3) I *stk. 3* udgår »7, 8,«.

[Konsekvensændring som følge af ændringsforslag nr. 1]

4) *Stk. 4* udgår.

[Konsekvensændring som følge af ændringsforslag nr. 1]

d

Ændringsforslag til det udelte lovforslag

Til § 1

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (V, DF og KF):

5) I den under *nr. 7* foreslåede ændring af § 42, *stk. 2*, ændres tallet »120« til: »130«.

[Forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 120 til 130 km/t.]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

6) I den under *nr. 24* foreslåede affattelse af lovens § 126, *stk. 1, nr. 2*, ændres tallet »180« til: »160«.

[Nedsættelse af den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsovertrædelser fra 180 til 160 km/t.]

Af et *flertal* (S, SF, RV, EL og KRF):

7) I den under *nr. 24* foreslåede affattelse af § 126, *stk. 1, nr. 2*, ændres »70 pct.« til: »50 pct.«
[Nedsættelse af den procentvise hastighedsoverskridelse, som medfører betinget frakendelse af kørekortet]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 2

8) I *stk. 2* ændres ikrafttrædelsesdatoen »den 1. januar 2003« til: »den 1. september 2003«.

[Ændret ikrafttræden]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (V, DF og KF):

9) I *stk. 3* ændres ikrafttrædelsesdatoen »den 1. september 2003« til: »den 30. april 2004«.

[Ændret ikrafttræden]

10) I *stk. 4* ændres datoen »1. september 2003« til: »30. april 2004«.

[Konsekvens af ændret ikrafttræden]

Bemærkninger

Til nr. 1-4

Ændringsforslagene deler lovforslaget op i to lovforslag.

Den ene del indeholder forslaget om at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorveje fra 110 til 120 km/t. samt forslaget om, at der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen til 130 km/t. på de strækninger, der findes egnede hertil. Den anden del indeholder de øvrige forslag i lovforslaget.

Delingen foreslås, med henblik på at den del af lovforslaget, som bl.a. vedrører initiativer til forbedring af færdselssikkerheden, kan gennemføres med bredest muligt flertal i Folketinget.

Efter en deling af lovforslaget ved 2. behandling vil eventuelle ændringsforslag kunne behandles i forhold til det relevante forslag af de to lovforslag.

Til nr. 5, 6 og 8-10

1. Generel hastighedsgrænse på 130 km/t.

Formålet med ændringsforslaget er at forhøje den generelle hastighedsgrænse for personbiler og motorcykler på motorvej, der i lovforslaget er fastsat til 120 km/t., til 130 km/t. Dette vil ske efter gennemførelsen af forbedringer af motorvejsnettet i form af en række vejtekniske indsatser.

De vejtekniske indsatser og de økonomiske og administrative konsekvenser heraf er nærmere beskrevet nedenfor under punkt 2 og 6.

Efter gennemførelsen af disse tiltag forventes en generel hastighedsgrænse på 130 km/t. for personbiler og motorcykler at kunne omfatte ca. 55 pct. af det samlede motorvejsnet, herunder navnlig motorvejsstrækninger i åbent land.

Derimod vil det af færdselssikkerhedsmæssige årsager fortsat være nødvendigt at fastholde en hastighedsgrænse på 110 km/t. eller derunder på den resterende del af motorvejsnettet, der navnlig omfatter meget trafikerede motorvejs-

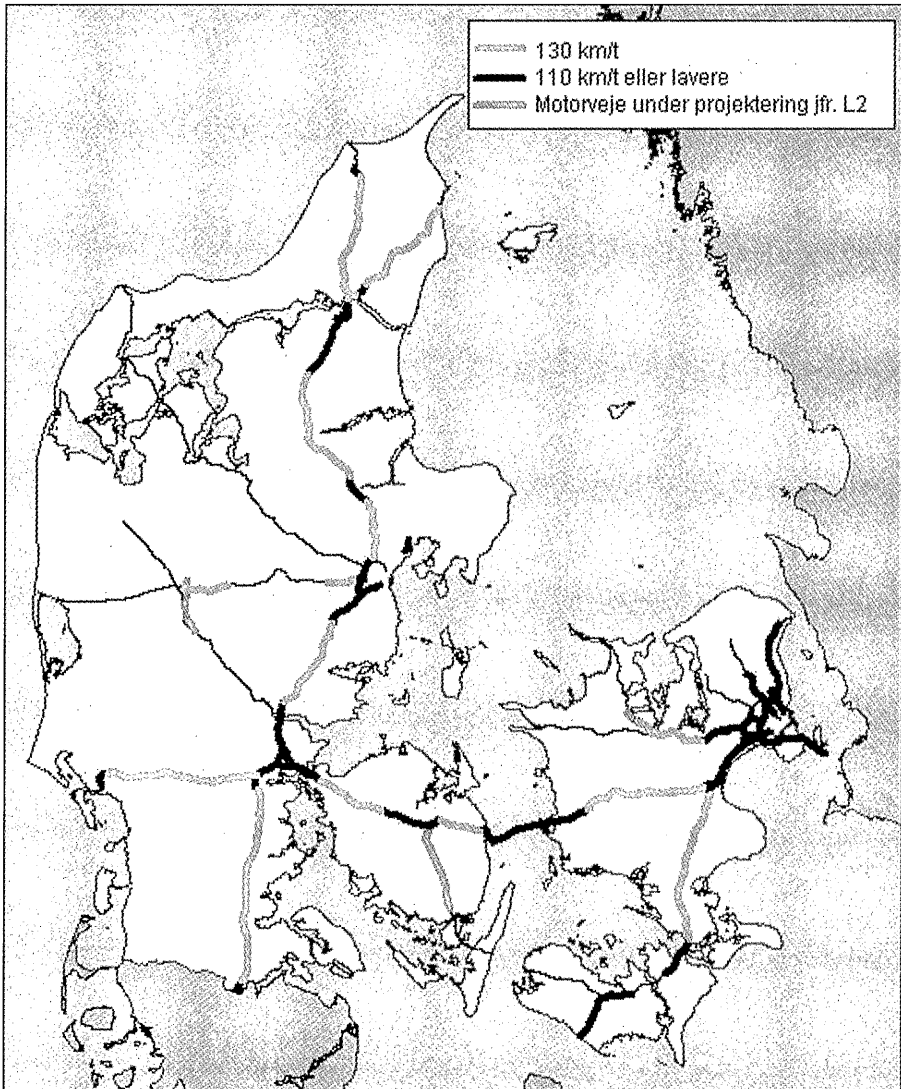
strækninger omkring de større byer, samt strækninger, hvor det på grund af vejens dimensionering og udstyr anbefales at bibeholde en hastighedsgrænse på 110 km/t. eller lavere. Herudover kan det være nødvendigt at indføre lokale hastighedsbegrænsninger på enkelte kortere strækninger i åbent land, hvor særlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør sig gældende, og hvor gennemførelsen af de vejtekniske forbedringer, der er nødvendige for at gøre strækningen egnet

til en hastighedsbegrænsning på 130 km/t., ville være uforholdsmæssigt udgiftskrævende.

Hastighedsbegrænsninger, der fraviger den generelle hastighedsgrænse på 130 km/t. i nedadgående retning, vil blive tilkendegivet ved skiltning. Der vil ikke kunne ske fravigelse i opadgående retning, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, der ikke ændres.

De foreslåede hastighedsgrænsers geografiske fordeling er illustreret i nedenstående figur A:

Figur A



Regeringen vil med udgangspunkt i Vejdirektoratets gennemgang af motorvejsnettet foretage en kortlægning og beregning af de udgifter til vejtekniske forbedringer m.v., der konkret vil være forbundet med en forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på yderligere motorvejsstrækninger. Disse beregninger vil indgå i grundlaget for de løbende overvejelser vedrørende modernisering og udbygning af motorvejsnettet.

2. Supplerende vejtekniske indsatser

Som anført i det oprindelige lovforslags bemærkninger punkt 3.1.4.1. har den endelige fastlæggelse af hastighedsgrænserne på de enkelte motorvejsstrækninger afventet Vejdirektoratets tekniske gennemgang (inventering) af motorvejsnettet. Der henvises til Vejdirektoratets rapport 273, 2003: »Gennemgang af motorvejsnettet – inventering«, som ultimo marts 2003 er sendt til Folketingets Retsudvalg og Trafikudvalg.

På baggrund heraf har Vejdirektoratet peget på følgende vejtekniske indsatser, der bør overvejes på motorvejsstrækninger, hvor hastighedsgrænsen forhøjes:

- Gennemgang og justering af nødrabatkanter
- Asfaltering af midterrabatter
- Etablering af autoværn i midterrabatter
- Flytning/afskærmning af faste genstande/grøfter og justering af autoværn
- Eventuel forlængelse af tilslutningsramper
- Opsætning af skilte med anbefalet hastighed som følge af manglende stopsigt
- Opsætning af skilte, hvor hastigheden begrænses til under 130 km/t.

Med henblik på at gennemføre disse indsatser på de ca. 55 pct. af motorvejsnettet, hvor hastighedsgrænsen skønnes at kunne forhøjes til 130 km/t., skal der anvendes i alt 175 mio. kr. (inklusive 50 mio. kr. til merudgifter til anlæg under projektering – rute 9 og rute 21), dvs. 89 mio. kr. ud over det, der var forudsat i det oprindelige lovforslag. Der henvises til bemærkningerne vedrørende ændringsforslagets økonomiske og administrative konsekvenser under punkt 6 nedenfor.

Justitsministeriet og Trafikministeriet har i den forbindelse overvejet spørgsmålet om asfaltering af motorvejenes midterrabatter og etablering af nødrabat i midterrabatterne. Dette tiltag er relativt bekosteligt – ca. 200 mio. kr. – og har

kun begrænset færdselssikkerhedsmæssig effekt. Effekten af de vejtekniske foranstaltninger er endvidere forbundet med overordentlig stor usikkerhed, blandt andet fordi der kun er begrænsede danske erfaringer med forhøjelse af hastighedsgrænser. Hertil kommer, at den styrkede adfærdsregulerende indsats, jf. punkt 3 nedenfor, forventes at medvirke til at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden.

På den baggrund er det vurderingen, at det ud fra en samlet afvejning, hvori også indgår de adfærdsregulerende indsatser, vil være rigtigst, at asfaltering af midterrabatter og etablering af nødrabatter i midterrabatterne ikke gennemføres umiddelbart, men kan ske over et længere åremål i forbindelse med den løbende fornyelse og modernisering af motorvejsnettet.

3. Supplerende adfærdsregulerende indsatser

Som beskrevet i lovforslagets bemærkninger til punkt 3 indeholder lovforslaget en lang række adfærdsregulerende indsatser, som skal medvirke til at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden på motorvejene og dermed i antallet af ulykker.

Politiets kontrolindsats på motorvejene intensiveres, bødeniveauet for hastighedsovertrædelser med høje hastigheder forhøjes markant og den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct. suppleres – i det oprindelige lovforslag – med en fast øvre grænse på 180 km/t., således at der sker betinget frakendelse, hvis bare en af grænserne overskrides.

Den færdselssikkerhedsmæssige effekt af disse tiltag er vanskelig at angive præcist på forhånd, men forøget opdagelsesrisiko kombineret med skærpede sanktioner har erfaringsmæssigt en betydelig effekt på trafikanternes adfærd.

For yderligere at styrke denne del af lovforslaget foreslås det som en del af ændringsforslaget, at den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten nedsættes, så der sker betinget frakendelse af førerretten ved 160 km/t. frem for ved 180 km/t. som oprindeligt foreslået.

Der skal således fremover ske frakendelse, når føreren har kørt med en hastighed på 160 km/t. eller derover, uanset om den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen er mindre end 70 pct. Grænsen på 160 km/t. svarer til en overskridelse på ca. 45 pct. ved 110 km's begrænsning

og en overskridelse på ca. 23 pct. ved 130 km's begrænsning. Dette må forventes at have en betydelig forebyggende effekt over for de bilister, der i dag kører med meget høje hastigheder på motorvejene og dermed udgør den største færdselssikkerhedsmæssige risiko.

Regeringen vil også i øvrigt fortsætte og forstærke den adfærdsregulerende indsats på motorvejene, herunder blandt andet med henblik på at mindske de negative konsekvenser af øget hastighedsspredning. De foreløbig gode erfaringer med at kombinere hastighedsbegrænsninger for tunge køretøjer med overhalingsforbud for disse på visse motorvejsstrækninger vil indgå i disse overvejelser.

4. Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser

Da det grundlæggende er bilisternes adfærd i forbindelse med forhøjelse af hastighedsgrænsen, der er afgørende for de færdselssikkerheds-

mæssige konsekvenser, er både skønnet over de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen og skønnet over effekten af de vejtekniske forbedringer forbundet med overordentlig stor usikkerhed.

Det er således navnlig den statistiske sammenhæng mellem den faktiske gennemsnitshastighed for personbiler og motorcykler på motorvejene og antallet af trafikulykker, der danner grundlag for beregninger over ulykkesudviklingen. I det omfang en forventet stigning i gennemsnitshastigheden reduceres gennem kompenserende foranstaltninger mv., reduceres den forventede ulykkesudvikling tilsvarende.

Vejdirektoratet skønner, at lovforslaget, som ændret ved dette ændringsforslag, vil have følgende konsekvenser med hensyn til ulykker og tilskadekomne:

Tabel 1

Stigning i antal dræbte/år	2-3
Stigning i antal tilskadekomne/år	7-15
Stigning i antal personskadeulykker/år	5-10

Kilde: Vejdirektoratet

Når disse skøn til dels er lavere end Vejdirektoratets skøn i det oprindelige lovforslag (L 2, tabel 8), skyldes det navnlig, at det oprindelige lovforslag forudsatte indførelse af en hastighedsbegrænsning på 120 km/t. på ca. 50 pct. af motorvejsnettet uden samtidig gennemførelse af større vejtekniske forbedringer, og at de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser nu er beregnet på grundlag af en udførlig gennemgang af

de specifikke strækninger, hvor hastigheden forhøjes.

5. Miljømæssige konsekvenser

Vejdirektoratet skønner, at lovforslaget, som ændret ved dette ændringsforslag, vil have følgende miljømæssige konsekvenser for så vidt angår emissioner:

Tabel 2

Emissionskomponenter	Procentvis forøgelse i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner
CO	1,5
NO _x	0,6
HC	0,2
Partikler	0,3
SO ₂	0,2
CO ₂	0,5

Kilde: Vejdirektoratet

For så vidt angår støj, skønner Vejdirektoratet, at ca. 1.200 boliger og fritidshuse med et støjniveau på over 55 dB, heraf ca. 140 med over 65 dB, vil få forøget deres støjniveau ca. 1 dB. Herudover vil ca. 200 boliger få forøget deres støjniveau med ca. 1 dB fra under 55 dB til over 55 dB.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det foreslås, at der i tillæg til de 26 mio. kr., som var afsat til vejtekniske indsatser i det oprindelige lovforslag, anvendes yderligere ca. 89 mio. kr. til de ovennævnte supplerende vejtekniske indsatser.

Det drejer sig om etablering af autoværn i midterrabatter, flytning/afskærmning af faste genstande/grøfter og justering af autoværn, forlængelse af tilslutningsramper, opsætning af skilte med anbefalet hastighed som følge af manglende stopsgt samt opsætning af skilte, hvor hastigheden begrænses til under 130 km/t.

Udgifterne til vejtekniske foranstaltninger på i alt 115 mio. kr. finansieres som følger: 50 mio. kr. afholdes af bevillingen til vejvedligeholdelse, 15 mio. kr. finansieres af overskydende midler fra bevillingen til udskiftning af kabelautoværn. Herudover anvendes der – i tillæg til de 26 mio. kr., som var afsat hertil på det oprindelige lovforslag – yderligere 24 mio. kr. i 2003.

Hertil kommer som i det oprindelige lovforslag 10 mio. kr. til gennemgang af motorvejsnettet, hastighedskampagner og kortlægning af »sorte pletter« samt 50 mio. kr. i årene 2005-07 til ændret udformning af projekterede motorveje.

Der henvises i øvrigt til det oprindelige lovforslags bemærkninger punkt 6.

7. Ikrafttræden

Ændringsforslaget indebærer, at ikrafttrædelsestidspunktet for lovforslagets hastighedsdel udskydes til den 30. april 2004, med henblik på at Vejdirektoratet inden hastighedsforhøjelsens ikrafttræden kan gennemføre de nødvendige vejtekniske indsatser, jf. punkt 2 ovenfor.

Med det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt tages der endvidere højde for, at reglerne om skærpede bødestrafte m.v. for hastighedsovertrædelser forudsætter, at der foretages en række ændringer i politiets centrale edb-systemer, og at der forud for reglerne ikrafttræden skal gen-

nemføres en landsdækkende kampagne om de nye hastighedsgrænser m.v.

For så vidt angår reglerne om forlængelse af prøvetidsperioden for førstegangserhververe af førerret, og reglerne om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift m.v. foreslås det, at ikrafttrædelsen fastsættes til den 1. september 2003. Herved fastholdes det oprindelige lovforslags ordning, hvorefter bilisterne får 8 måneder til at vænne sig til de nye regler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift m.v., før hastighedsforhøjelsen træder i kraft.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, at retten til at føre køretøjer skal frakendes føreren, hvis føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 eller 43 a eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct. Frakendelsen sker betinget, jf. § 126, stk. 2, medmindre der foreligger en eller flere af de i stk. 2, nr. 1-5, nærmere angivet skærpende omstændigheder.

Det fremsatte lovforslag indeholder et forslag om, at den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct. suppleres med en fast øvre grænse på 180 km/t., således at der sker betinget frakendelse, hvis bare en af grænserne overskrides. Justitsministeren har fremsat ændringsforslag om, at den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten nedsættes, så der sker betinget frakendelse af førerretten ved 160 km/t. frem for ved 180 km/t. som foreslået i det fremsatte lovforslag. Der skal således fremover ske frakendelse, når føreren har kørt med en hastighed på 160 km/t. eller derover, uanset om den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen er mindre end 70 pct. Grænsen på 160 km/t. svarer til en overskridelse på ca. 45 pct. ved 110 km's begrænsning og en overskridelse på ca. 23 pct. ved 130 km's begrænsning. Justitsministeren har i bemærkningerne til ændringsforslaget bl.a. anført, at dette må forventes at have en betydelig forebyggende effekt over for de bilister, der i dag kører med meget høje hastigheder på motorvejene og dermed udgør den største færdselssikkerhedsmæssige risiko.

Forslagsstillerne af ændringsforslaget (S, SF, RV, EL og KRF) kan isoleret set støtte justitsmi-

nisterens ændringsforslag på dette punkt. Forslagsstillerne finder imidlertid, at der er behov for at sætte ind over for de trafikanter, som på andre vejstrækninger end motorveje kører med meget høje hastigheder i forhold til de på pågældende vejstrækninger gældende hastighedsbegrænsninger. Forslagsstillerne foreslår derfor, at færdselslovens § 126 ændres, således at der skal ske betinget frakendelse af kørekortet, hvis de tilladte hastigheder efter §§ 42 eller 43 a eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning overskrides med mere end 50 pct. i stedet for som nu 70 pct. Forslagsstillerne finder, at dette er en enkel og let forståelig regel, der vil blive modtaget med en generel forståelse hos trafikanterne, og som ef-

fektivt vil forebygge, at der køres med alt for høje hastigheder, samt give en betydelig færdselssikkerhedsmæssig gevinst. Den foreslåede regel vil indebære, at der i tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t., vil ske betinget frakendelse af kørekortet ved en hastighed på over 75 km/t., og uden for tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. vil der ske betinget frakendelse af kørekortet ved en hastighed på over 120 km/t. Hvis der for en vejstrækninger er fastsat en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, vil der ske betinget frakendelse af kørekortet ved en overskridelse af den fastsatte hastighedsgrænse med en halv gang.

Inge Dahl-Sørensen (V) Birthe Rønn Hornbech (V) nfm. Karsten Nonbo (V) Freddy Dam (V)

Per Dalgaard (DF) Peter Skaarup (DF) Helge Adam Møller (KF) Lars Barfoed (KF)

Jann Sjursen (KRF) Frode Sørensen (S) Lissa Mathiasen (S) Morten Bødskov (S)

Per Kaalund (S) Sandy Brinck (S) Anne Baastrup (SF) fmd. Elisabeth Arnold (RV)

Line Barfod (EL)

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	56*	Enhedslisten (EL)	4
Socialdemokratiet (S)	52	Kristeligt Folkeparti (KRF)	4
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1

* Heraf 1 medlem valgt på Færøerne

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 2**

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra justitsministeren
2	Henvendelse af 21/5-02 fra Knud Jens Nielsen, København Ø
3	Henvendelse af 8/10-02 fra Knud Jens Nielsen, København Ø
4	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
5	Spm. 1 om, hvilke vejstrækninger der bliver aflastede, som følge af at flere vælger at køre på motorvej, til justitsministeren Spm. 2 om konsekvenser af omvejskørsel for at komme på motorvej, til justitsministeren Spm. 3 om politikontrol på motorveje, til justitsministeren Spm. 4 om lovforslagets konsekvenser med hensyn til emissioner, til justitsministeren Spm. 5 om teknisk bistand til ændringsforslag om deling af lovforslaget, til justitsministeren Spm. 6 om konsekvenserne af en omprioritering af politiets kontrolindsats, til justitsministeren
6	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Spm. 7 om kommentar til henvendelser af 21/5-02 og 8/10-02 fra Knud Jens Nielsen, København Ø, til justitsministeren
8	Spm. 8 om grænserne for, hvornår der foretages registrering som alvorligt tilskadekomne henholdsvis dræbte, til justitsministeren
9	Spm. 9, om regeringen tilslutter sig Færdselssikkerhedskommissionens handleplan, til justitsministeren Spm. 10 om afsmittende virkning af øget hastighed på omkringliggende veje, til justitsministeren Spm. 11, om nødvendige investeringer på hele motorvejsnettet indgår i regeringens investeringsplan, til justitsministeren Spm. 12 om borgernes oplevelse af automatisk fartovervågning på sikre omfartsveje, til justitsministeren Spm. 13, om færdselssikkerhedsmæssige initiativer skal kompensere for forøgelsen af hastighedsgrænserne, til justitsministeren Spm. 14, om retshåndhævelse er den bærende del af de færdselssikkerhedsmæssige initiativer over for motorvejene, til justitsministeren Spm. 15, om omprioritering af politikontrol til motorvejene er permanent, til justitsministeren
10	Spm. 16 om tidstermin for undersøgelse af motorvejenes kapacitet til en hastighed på 130 km/t., til justitsministeren Spm. 17 om, på hvilke motorvejsstrækninger der kan indføres 130 km/t. fra 1. september 2003, til justitsministeren
11	Henvendelse af 14/10-02 fra Danske Busvognmænd om hastighedsgrænser for busser på motorveje

Bilagsnr.	Titel
12	Spm. 18 om kommentar til henvendelse af 14/10-02 fra Danske Busvognmænd om hastighedsgrænser for busser på motorveje, til justitsministeren
13	Spm. 19 om omkostninger ved indførelse af differentierede hastigheder ved anvendelse af variable tavler, til justitsministeren Spm. 20, om variabel hastighed og trafikstyring kan forbedre færdselssikkerheden, formindske forureningen og øge komforten for trafikanterne, til justitsministeren Spm. 21 om udviklingen i antallet af trafikdræbte og tilskadekomne på motorvejene, til justitsministeren Spm. 22 om sammenhæng mellem hastighed og ulykker, til justitsministeren Spm. 23, om forslaget harmonerer med forpligtelserne i henhold til Kyotoaftalen, til justitsministeren
14	Henvendelse af 29/10-02 fra H. Due-Hansen, Sønder Stenderup
15	Spm. 24 om kommentar til henvendelse af 29/10-02 fra H. Due-Hansen, Sønder Stenderup, til justitsministeren
16	Henvendelse af 30/10-02 fra Hans Peter Rebien, Sorø
17	Spm. 25 om kommentar til henvendelse af 30/10-02 fra Hans Peter Rebien, Sorø, til justitsministeren
18	Svar på spm. 24 om kommentar til henvendelse af 29/10-02 fra H. Due-Hansen Sønder Stenderup, fra justitsministeren
19	Svar på spm. 7 om kommentar til henvendelser af 21/5-02 og 8/10-02 fra Knud Jens Nielsen, København Ø, fra justitsministeren
20	Svar på spm. 16 om tidstermin for undersøgelse af motorvejenes kapacitet til en hastighed på 130 km/t., fra justitsministeren Svar på spm. 17 om, på hvilke motorvejsstrækninger der kan indføres 130 km/t. fra 1. september 2003, fra justitsministeren
21	Svar på spm. 8 om grænserne for, hvornår der foretages registrering som alvorligt tilskadekomne henholdsvis dræbte, fra justitsministeren
22	Svar på spm. 25 om kommentar til henvendelse af 30/10-02 fra Hans Peter Rebien, Sorø, fra justitsministeren
23	Svar på spm. 18 om kommentar til henvendelse fra Danske Busvognmænd om hastighedsgrænser for busser på motorveje, fra justitsministeren
24	Svar på spm. 1 om, hvilke vejstrækninger der bliver aflastede, som følge af at flere vælger at køre på motorvej, fra justitsministeren Svar på spm. 2 om konsekvenser af omvejskørsel for at komme på motorvej, fra justitsministeren Svar på spm. 3 om politikontrol på motorveje, fra justitsministeren Svar på spm. 4 om lovforslagets konsekvenser med hensyn til emissioner, fra justitsministeren Svar på spm. 5 om teknisk bistand til ændringsforslag om deling af lovforslaget, fra justitsministeren Svar på spm. 6 om konsekvenserne af en omprioritering af politiets kontrolindsats, fra justitsministeren
25	Svar på spm. 19 om omkostninger ved indførelse af differentierede hastigheder ved anvendelse af variable tavler, fra justitsministeren Svar på spm. 20, om variabel hastighed og trafikstyring kan forbedre færdselssikkerheden, formindske forureningen og øge komforten for trafikanterne, fra justitsministeren

Bilagsnr.	Titel
	Svar på spm. 21 om udviklingen i antallet af trafikdræbte og tilskadekomne på motorvejene, fra justitsministeren
	Svar på spm. 22 om sammenhæng mellem hastighed og ulykker, fra justitsministeren
	Svar på spm. 23, om forslaget harmonerer med forpligtelserne i henhold til Kyotoaftalen, fra justitsministeren
26	Svar på spm. 9, om regeringen tilslutter sig Færdselssikkerhedskommissionens handleplan, fra justitsministeren
	Svar på spm. 10 om afsmittende virkning af øget hastighed på omkringliggende veje, fra justitsministeren
	Svar på spm. 11, om nødvendige investeringer på hele motorvejsnettet indgår i regeringens investeringsplan, fra justitsministeren
	Svar på spm. 12 om borgernes oplevelse af automatisk fartovervågning på sikre omfartsveje, fra justitsministeren
	Svar på spm. 13, om færdselssikkerhedsmæssige initiativer skal kompensere for forøgelsen af hastighedsgrænserne, fra justitsministeren
	Svar på spm. 14, om retshåndhævelse er den bærende del af de færdselssikkerhedsmæssige initiativer over for motorvejene, fra justitsministeren
	Svar på spm. 15, om omprioritering af politikontrol til motorvejene er permanent, fra justitsministeren
27	Meddelelse om at, betænkningsafgivelsen er udskudt indtil videre
28	Henvendelse af 27/11-02 fra Jens Steensberg, Birkerød, til justitsministeren
29	Spm. 26 om kommentar til henvendelse af 27/11-02 fra Jens Steensberg, Birkerød
30	Spm. 27 om, hvilke vejstrækninger der bliver aflastet, som følge af at flere kører på motorvej, til justitsministeren
	Spm. 28 om omvejskørsel, på grund af at flere vælger at køre på motorvej, til justitsministeren
31	Svar på spm. 27 om, hvilke vejstrækninger der bliver aflastet, som følge af at flere kører på motorvej, fra justitsministeren
	Svar på spm. 28 om omvejskørsel, på grund af at flere vælger at køre på motorvej, fra justitsministeren
32	Vejdirektoratets rapport 273, 2003: »Gennemgang af motorvejsnettet – inventering«, fra justitsministeren
33	Samrådsspm. A om, hvor mange midler regeringen agter at bruge på optimering af motorveje, til justitsministeren og trafikministeren
	Samrådsspm. B om finansiering af indsats vedrørende optimering af motorveje, til justitsministeren og trafikministeren
	Samrådsspm. C om, hvordan regeringen vil undgå, at højere hastighed kommer til at øge ulykkesrisikoen og ulykkernes alvor, til justitsministeren og trafikministeren
	Samrådsspm. D om forventet gennemsnitshastighed på motorveje, hvis hastighedsgrænsen hæves til 130 km/t., til justitsministeren og trafikministeren
	Samrådsspm. E om regeringens tolerance med hensyn til antallet af dræbte og kvæstede som følge af en hævelse af hastigheden, til justitsministeren og trafikministeren
34	Henvendelse af 28/3-03 fra Charlotte Schultz, Hillerød
35	Spm. 29 om kommentar til henvendelse af 28/3-03 fra Charlotte Schultz, Hillerød, til justitsministeren
36	Henvendelse af 10/4-03 fra PL BRAKE
37	Spm. 30 om kommentar til henvendelse af 10/4-03 fra PL BRAKE, til justitsministeren

Bilagsnr.	Titel
38	Meddelelse om, at besvarelsen af samrådsspørgsmål A-E afholdes som åbent samråd
39	Henvendelse af 26/4-03 fra P.V. Lund, Kongens Lyngby
40	Spm. 31 om kommentar til henvendelse af 26/4-02 fra P.V. Lund, Kongens Lyngby, til justitsministeren
41	Spm. 32 om opjustering af motorvej mellem Odense og Middelfart til 130 km/t., til justitsministeren
42	Ændringsforslag, fra justitsministeren
43	Svar på spm. 29 om kommentar til henvendelse af 28/3-03 fra Charlotte Schultz, Hillerød, fra justitsministeren
44	Kopi af svar på spørgsmål nr. S 2721 fra Margrete Auken (SF) vedrørende ulykkesudviklingen på danske motorveje med de nye hastighedsgrænser, fra trafikministeren
45	Spm. 33 om redegørelse for, hvordan man er kommet frem til beløbet på 175 mio. kr., som skal anvendes til vejtekniske indsatser, samt konkret angivelse af, hvordan beløbet skal anvendes, herunder fordelt på forskellige former for initiativer, til justitsministeren
46	Pressemeddelelse vedrørende åbent samråd om forhøjelsen af hastighedsgrænserne på motorvejene
47	Spm. 34 om forskellen mellem vognbaneskift og overhaling samt i forlængelse heraf redegørelse for, om der med lovforslaget sker ændringer i den hidtidige sondring, til justitsministeren
48	Samrådsspm. F, om ministerens indstilling til hastigheden på motorvejene bliver 130 i stedet for 120 km/t., til justitsministeren og trafikministeren Samrådsspm. G, om regeringens forslag vil betyde en stigning i CO ₂ -udslip på 1,5 pct., til justitsministeren og trafikministeren Samrådsspm. H, om regeringen vil tage initiativ til at etablere automatisk fartkontrol på motorvejene, til justitsministeren og trafikministeren
49	Svar på spm. 30 om kommentar til henvendelse af 10/4-03 fra PL BRAKE, fra justitsministeren
50	Svar på spm. 31 om kommentar til henvendelse af 26/4-03 fra P.V. Lund, Kongens Lyngby, fra justitsministeren
51	Samrådsspm. I om redegørelse for miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af at øge hastighederne fra 110 til 130 km/t., til justitsministeren og trafikministeren
52	Spm. 35 om oversendelse af talepapirer i forbindelse med samråd den 12/5-03, til justitsministeren og trafikministeren
53	Spm. 36 om, hvor stort det årlige ekstra udslip af CO ₂ forventes at blive som konsekvens af hastighedsforøgelsen, til trafikministeren
54	Spm. 37 om omfanget af den hastighedskontrol, som udføres på motorveje i dag, når bortses fra hastighedskontrol i forbindelse med vejarbejder m.v., til justitsministeren Spm. 38, om ministeren vil være indstillet på at medvirke til, at et tilsvarende forslag som forslaget om den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten gennemføres på andre vejstrækninger end motorveje, til justitsministeren Spm. 39 om, hvilken stigning i antallet af dræbte, tilskadekomne og personskadeulykker om året der vil være konsekvensen af en forøgelse af gennemsnitshastigheden på motorveje med 3 km/t. henholdsvis 6 km/t., til justitsministeren Spm. 40 om, hvilke initiativer regeringen vil være indstillet på at medvirke til på vejnettet ud over motorvejene med henblik på at øge trafikikkerheden, til justitsministeren

Bilagsnr.	Titel
	Spm. 41 om, hvor stor en stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne på motorvejene ministeren vil acceptere, før ministeren vil tage initiativer til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, til justitsministeren
	Spm. 42 om, hvilke oplysninger ministeren kan give om anvendelsen af automatisk hastighedskontrol i andre lande, til justitsministeren
	Spm. 43 om, hvad ministerens vurdering af de samfundsmæssige konsekvenser af lovforslaget er, til justitsministeren
	Spm. 44 om, hvilke udspil ministeren vil medtage i de kommende politiforhandling, som kan tilføre politiet forøgede ressourcer til hastighedskontrol m.v. på motorveje, til justitsministeren
	Spm. 45 om udtalelse fra Rigspolitichefen om politiets forventede intensiverede indsats med hensyn til kontrol og overvågning af overholdelse af hastighedsgrænserne på motorveje, til justitsministeren
	Spm. 46 om at gøre tegngivning ved vognbaneskift på motorveje obligatorisk, til justitsministeren
	Spm. 47 om en oversigt over de beskæringer, som regeringen har foretaget med hensyn til puljer m.v. vedrørende trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, initiativer m.v., til justitsministeren
	Spm. 48 om, hvilke langsigtede projekter herunder i samarbejde med amterne ministeren overvejer at gennemføre med henblik på at forbedre trafiksikkerheden, til justitsministeren
	Spm. 49 om, hvad det vil koste at indføre automatisk hastighedskontrol på motorvejene, til justitsministeren
	Spm. 50 om, hvilke personaleressourcer der vil kunne spares, hvis der indføres automatisk hastighedskontrol på motorvejene, til justitsministeren
	Spm. 51 om, hvilke regelændringer m.v. der skal gennemføres for at sikre, at der indføres automatisk hastighedskontrol på motorvejene, og om teknisk bistand til udformning af et ændringsforslag herom, til justitsministeren
55	Svar på spm. 32 om opjustering af motorvej mellem Odense og Middelfart til 130 km/t., fra justitsministeren
56	Svar på spm. 35 om oversendelse af talepapirer i forbindelse med samråd den 12/5-03, fra justitsministeren
57	Spm. 52 om virkningen af forøgelsen af støjen, herunder hvordan forøgelsen vil blive oplevet af beboerne i de boliger, som bliver berørt, til justitsministeren
58	Svar på spm. 33 om redegørelse for, hvordan man er kommet frem til beløbet på 175 mio. kr., som skal anvendes til vejtekniske indsatser, samt konkret angivelse af, hvordan beløbet skal anvendes, herunder fordelt på forskellige former for initiativer, fra justitsministeren
59	Svar på spm. 34 om forskellen mellem vognbaneskift og overhaling samt i forlængelse heraf redegørelse for, om der med lovforslaget sker ændringer i den hidtidige sondring, fra justitsministeren
60	1. udkast til lovforslaget
61	Svar på spm. 37 om omfanget af den hastighedskontrol, som udføres på motorveje i dag, når bortses fra hastighedskontrol i forbindelse med vejarbejder m.v., fra justitsministeren
	Svar på spm. 38 om ministeren vil være indstillet på at medvirke til, at et tilsvarende forslag som forslaget om den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af føreretten gennemgøres på andre vejstrækninger end motorveje, fra justitsministeren

Bilagsnr.	Titel
	Svar på spm. 39 om, hvilken stigning i antallet af dræbte, tilskadekomne og personskadeulykker om året der vil være konsekvensen af en forøgelse af gennemsnithastigheden på motorveje med 3 km/t. henholdsvis 6 km/t., fra justitsministeren,
	Svar på spm. 40 om, hvilke initiativer regeringen vil være indstillet på at medvirke til på vejnettet ud over motorvejene med henblik på at øge trafikikkerheden, fra justitsministeren,
	Svar på spm. 41 om, hvor stor en stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne på motorvejene ministeren vil acceptere, før ministeren vil tage initiativer til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, fra justitsministeren
	Svar på spm. 42 om, hvilke oplysninger ministeren kan give om anvendelsen af automatisk hastighedskontrol i andre lande, fra justitsministeren
	Svar på spm. 43 om, hvad ministerens vurdering af de samfundsmæssige konsekvenser af lovforslaget er, fra justitsministeren
	Svar på spm. 44 om, hvilke udspil ministeren vil medtage i de kommende politiforhandling, som kan tilføre politiet forøgede ressourcer til hastighedskontrol m.v. på motorveje, fra justitsministeren
	Svar på spm. 45 om udtalelse fra Rigspolitichefen om politiets forventede intensive indsats med hensyn til kontrol og overvågning af overholdelse af hastighedsgrænserne på motorveje, fra justitsministeren
	Svar på spm. 46 om at gøre tegngivning ved vognbaneskift på motorveje obligatorisk, fra justitsministeren
	Svar på spm. 47 om en oversigt over de beskæringer, som regeringen har foretaget med hensyn til puljer m.v. vedrørende trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger, initiativer m.v., fra justitsministeren
	Svar på spm. 48 om, hvilke langsigtede projekter herunder i samarbejde med amterne ministeren overvejer at gennemføre med henblik på at forbedre trafikikkerheden, fra justitsministeren
	Svar på spm. 49 om, hvad det vil koste at indføre automatisk hastighedskontrol på motorvejene, fra justitsministeren
	Svar på spm. 50 om hvilke personaleressourcer der vil kunne spares, hvis der indføres automatisk hastighedskontrol på motorvejene, fra justitsministeren
	Svar på spm. 51 om, hvilken regelændringer m.v. der skal gennemføres for at sikre, at der indføres automatisk hastighedskontrol på motorvejene, og om teknisk bistand til udformning af et ændringsforslag herom, fra justitsministeren
62	Svar på spm. 35 om oversendelse af talepapirer i forbindelse med samråd den 12/5-03, fra trafikministeren
63	Svar på spm. 36 om, hvor stort det årlige ekstra udslip af CO ₂ forventes at blive som konsekvens af hastighedsforøgelsen, fra trafikministeren
64	Svar på spm. 26 om ministerkommentar til henvendelse af 27/11-02 fra Jens Steensberg, Birkerød, fra justitsministeren
65	2. udkast til betænkning
66	Svar på spm. 52 om virkningen af forøgelsen af støjen, herunder hvordan forøgelsen vil blive oplevet af beboerne i de boliger, som bliver berørt, fra justitsministeren