

[Justitsministeren]

Fru Pernille Frahm spurgte, hvorfor vi lægger op til dette forslag om en ændring af hastighedsgrænserne. Hertil er svaret ganske klart, at vi igennem de seneste år har foretaget en endog meget stor udbygning af det danske motorvejsnet, og at vi i de kommende år vil se en sammenkædning af landsdelene med den faste forbindelse over Storebælt, med en fast forbindelse over Øresund, hvilket giver os et overordnet vejnet, et motorvejsnet, der har en sådan grad af sikkerhed indbygget, at vi finder det rigtigt nu at fremkomme med dette forslag. Det skal også ses i lyset af, at et stort antal bilister, som det også er fremgået af en række indlæg under debatten, og som det også fremgår af det betydelige antal overskridelser, der finder sted hvert år, ikke naturligt oplever de nuværende hastighedsgrænser som urimelige i forhold til vejenes kapacitet og sikkerhed.

Det betyder selvfølgelig ikke, at vi skal ophøre noget, som ikke er tilladt efter gældende lov i dag, til at være lov, men ud fra en rimelighedsbetragtning: Når Folketinget investerer så store penge i et overordnet vejnet og der er den grad af sikkerhed til stede, som tilfældet er, hvilket er blevet illustreret i bl.a. hr. Helge Adam Møllers indlæg, så er tidspunktet kommet, hvor vi bør gennemføre den forbedring af situationen, som regeringens forslag er udtryk for.

Hr. Ernst B. Schmidt spurgte mig, hvorfor forslaget vedrørende hastighedsgrænserne ikke omfatter busser og lastbiler. Hertil vil jeg sige, at det hviler på en sikkerhedsmæssig betragtning, da vi jo taler om køretøjer af en anden vægt og dermed også med andre sikkerhedsmæssige aspekter indbygget.

Hr. Nør Christensen omtalte – det var der en livlig meningsudveksling om – de skilte, som forefindes: »Farten dræber – 2 hver dag«. Så vidt jeg erindrer, er det en kampagne, Rådet for Større Færdselssikkerhed igangsatte for en del år siden. Det er altså skilte fra denne kampagne, der hænger.

Hr. Nør Christensen pegede også på et andet spørgsmål, som jeg synes er ganske væsentligt, når vi diskuterer hastigheder, nemlig risikoen for harmonikasammenstød. Det er jo rigtigt, at højere hastigheder betyder, at det stadig er vigtigt at holde god afstand til de forankørende. Det skyldes det grundlæggende forhold, at reaktionslængde og bremselængde og dermed den samlede standselængde bliver større ved højere hastigheder.

Jeg tror, det er vigtigt, at vi er opmærksom på, at selv en forhøjelse af den tilladte hastighed til f.eks. 120 km i timen på visse motorvejsstrækninger ikke nødvendigvis vil indebære, at gennemsnitshastigheden stiger med 20 km. Det er måske mere sandsynligt at forestille sig en stigning med måske 5-8 km. Derfor er der i vidt omfang blot tale om, at det hastighedsmonter, der er i dag, bliver fastholdt.

Jeg er enig med hr. Nør Christensen i, at bilisterne ved de højere hastigheder skal være og bør gøres opmærksom på de problemer, der kan være i forhold til bremselængderne. Det fremgår også af lovforslagets bemærkninger, at vi gennem Rådet for Større Færdselssikkerhed vil gennemføre en omfattende information om de nye regler, såfremt disse måtte blive vedtaget. Derfor vil hele spørgsmålet om at informere om afstande, standselængder osv. være et naturligt spørgsmål at tage op i den kampagne, der skal gennemføres. Det synspunkt er jeg helt enig i.

Hr. Nør Christensen gjorde en bemærkning om kontrollen, herunder også fotofælderne, som de blev betegnet. Det er rigtigt, at jeg på et tidligere tidspunkt har givet udtryk for, at jeg ikke mener, det er rigtigt, hvis vi her i landet f.eks. gennemførte en videoovervågning, hvor der skete en fast løbende kontrol med alle, der i bestemte tidsrum passerer bestemte vejstrækninger. Det synspunkt er også fastholdt i lovforslaget. Der er ikke tale om, at jeg har skiftet opfattelse i den sammenhæng, men jeg mener, det både er rigtigt og forsvarligt, hvis selve kontrolsystemet bliver bygget op på en sådan måde, at vi også er parat til at tage nogle nye metoder i anvendelse, ikke en automatisk videoovervågning af alle trafikanter, der passerer en vejstrækning. Men det, der indgår i mine overvejelser, som det også fremgår af forslaget, kan f.eks. være en fotoovervågning, som kun bliver aktiveret, når en trafikant forsynder sig imod hastighedsgrænserne og vel at mærke på strækninger, hvor der er en tydelig advisering og skiltning om, at der er tale om en sådan fotoovervågning.

Det mener jeg er rigtigt. Det er også et udtryk for sammenhæng i forslaget, nemlig adgang til højere hastigheder, bøder og så kontrollen, fordi vi naturligvis må sikre os, at de højere hastighedsgrænser også bliver efterlevet.