

Færdselsstyrelsen har været i kontakt med det norske trafikministerium, som har oplyst, at der ikke i disse tilfælde er indholdsmæssig forskel mellem de danske og norske vigepligtsregler. Hovedreglen er i Norge som tilfældet er i Danmark, at den fører, som har et andet køretøj på sin højre side, har pligten til at vige, når de to køretøjers veje krydses (højrevigepligt).

På samme måde som i den danske færdselslov gælder i Norge de anvisninger, der er givet ved vejafmærkning, herunder skiltning, forud for færdselsreglerne. Også i Norge anvendes dels tavlen for ubetinget vigepligt, som er en ligesidet, rød trekant med den ene spids nedad, dels stoptavlen, som er en ottekantet, rød tavle med påskriften »stop«. Tavlernes betydning svarer i Norge til det, der gælder i Danmark (ubetinget vigepligt).

De omtalte ulykker i Nordjylland er således sket på steder, hvor der ikke er forskel på de danske og de norske vigepligtsregler. Det er blandt andet på den baggrund også Hjørrings og Frederikshavns politis opfattelse, at ulykkerne ikke har baggrund i de involverede føreres generelt manglende kendskab til eller forståelse for vigepligtsreglerne, men snarere skyldes almindelig uopmærksomhed i trafikken.

Færdselsstyrelsen har endvidere spurgt Rådet for Trafiksikkerhedsforskning om, hvorvidt antallet af færdselsulykker i Danmark, hvori norske førere er involveret, generelt skulle ligge på et signifikant højt niveau. Rådet har i den anledning tilkendegivet, at norske føreres repræsentation i de kendte statistikker aldrig har givet anledning til at overveje iværksættelse af en særlig undersøgelse. Rådet oplyser i den forbindelse, at der i de 3 første kvartaler af 1997 er registreret i alt 35 ulykker med norsk indregistrerede køretøjer i den danske trafik. Til sammenligning er der i den samme periode registreret ca. 11.000 ulykker med dansk indregistrerede køretøjer. Der foreligger desværre ikke oplysninger om det samlede antal norske bilister, der besøgte Danmark i den nævnte periode, eller om årsagerne til de 35 ulykker.

Uanset at jeg deler spørgerens bekymring og bedrøvelse over de nævnte færdselsulykker i Nordjylland, er det efter min opfattelse klart, at der ikke er noget grundlag for at overveje ændringer i de danske vigepligtsregler i forhold til de norske.

Jeg finder derfor heller ikke behov for at etablere en ordening i de danske havne med henblik på særlig orientering af de norske bili-

ster om de danske vigepligtsregler. Jeg kan dog forsikre spørgeren om, at alle der til daglig beskæftiger sig med færdselssikkerheden på de danske veje, gør alt hvad der står i deres magt for i videst muligt omfang at minimere forekomsten af sådanne alvorlige ulykker, som har fundet sted i Nordjylland.

### Spm. nr. S 1166

Til trafikministeren (21/8 98) af:

**Ole M. Nielsen (KRF):**

»Vil ministeren begrunde, hvorfor der ikke kan gives tilladelse til en VVM-undersøgelse af projektet »Baltic Gate Terminal«, som ønsket af Stigsnæs Innovators?«

### Begrundelse

Der er ikke hidtil fremkommet nogen forklaring på, hvorfor projektet »Baltic Gate Terminal« ikke kan få tilladelse til en VVM-undersøgelse.

### Svar (31/8 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Efter reglerne i Trafik- og Kommunikationsministeriets bekendtgørelse nr. 379 af 1. juli 1988 om miljømæssig vurdering af anlæg på søterritoriet skal Trafikministeriet stille krav om udførelse af en miljøkonsekvensundersøgelse (VVM) i forbindelse med anlæg af en ny trafikhavn.

Efter modtagelsen af ansøgningen fra Stigsnæs Innovators om tilladelse efter trafikhavne-loven til anlæg af en containertransithavn ved Stigsnæs meddelte Trafikministeriet i brev af 20. marts 1998 ansøgerne, at ansøgningen ville blive udsendt i sædvanlig høring til de interesserede myndigheder m.v. Samtidig meddeltes det, at hvis der herefter træffes en beslutning om, at sagen skal fremmes, vil Trafikministeriet på baggrund af, at det nævnte havneanlæg vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet i området, anmode om, at indvirkningen på miljøet undersøges nærmere, jf. § 1, stk. 2, i ministeriets ovennævnte bekendtgørelse, og at resultatet heraf indsendes til Trafikministeriet.

Som bekendt traf Trafikministeriet i brev af 5. august 1998 beslutning om, at sagen ikke skulle