

## Bemærkninger til forslaget

I de seneste årtier er Danmarks infrastruktur blevet forbedret væsentligt. Senest som følge af »Den femårige Rammaaftale« fra november 1999, hvor DSB og Banestyrelsen fik en »saltvandsindsprøjtning« på 5,75 mia. kr. og vejnettet opnåede én mia. kr. Dertil kommer de ikke uvæsentlige forbedringer i form af en Storbælts- og Øresundsforbindelse.

Effekten udebliver da heller ikke. Det er blevet langt mere tidsbesparende at besøge de forskellige egne af vores ø-rige og nemmere at flytte varer og arbejdskraft over længere afstande. Med andre ord: Mobiliteten er steget til gavn for familie, venner, arbejde og i særdeleshed samfundsøkonomien. Uagtet en vedvarende satsning på kollektive transportmidler (jernbane etc.) tyder alt på, at specielt vejnettet og ikke mindst motorvejene bidrager positivt til denne udvikling. Eksempelvis foregår langt den overvejende godstransport på de 1285 km motorveje, der er i Danmark. Og med den netop indgåede aftale om investeringer på trafikområdet, jf. Trafikministeriets pressemeddelelse af 24. januar 2001, kan vi for såvel jernbane som for vejnet se frem til en yderligere mobilitetsforbedring i de kommende år.

Uanset om man er tilhænger af en fortsat udbygning af motorvejsnettet, er der to faktorer, der er helt indiskutable. Anlæg af motorveje afhjælper ofte kapacitetsproblemer på de eksisterende veje (med dertil hørende fald i personskader) og bidrager til en positiv erhvervsudvikling i områder uden for storbyerne, hvilket resulterer i en lettelse af de voldsomme trafikale problemer, der ofte findes i storbyerne. Desuden kan man vel med rette hævde, at korrekt dimensionerede motorvejsstrækninger kan virke miljøaflastende sammenlignet med underdimensionerede og stærkt belastede strækninger præget af kødannelser og myldretidstrafik.

Fra tid til anden kommer problematikken om hastighed og begrænsning af samme frem i offentlighedens søgelys. Oftest i følgeskab med en følelsesladet diskussion om, hvad der er ret og rimeligt. Det vil sikket også være tilfældet for dette beslutningsforslag,

der tilsigter at hæve den tilladte hastighedsbegrænsning for personbiler på motorvej til 130 km/t.

Det er forslagsstillerens opfattelse, at en hastighedsgrænse på 130 km/t. på motorvej er mere naturlig på veje af denne beskaffenhed og derved forbedrer trafikafviklingen og medfører faldende ulykkesfrekvens.

En del tyder da også på, at langt de fleste bilister deler denne opfattelse. I Vejdirektoratets »Hastighedsrapport« (Rapport nr. 202, 2000, side 9) kan man læse, at 2 ud 3 køretøjer i 1998 (person- og varebiler) overskred hastighedsbegrænsningen, og knap hver fjerde overskred med mere end 20 km/t. Denne adfærd er uændret, hvilket en fartmåling sidste år på strækningen mellem Sorø og Ringsted viste. Her kørte 22 procent mellem 110 og 120 km/t., 24 procent kørte mellem 120 og 130 km/t., 20 procent kørte mellem 130 og 140 km/t., og knap 15 procent kørte mere end 140 km/t., jf. Ritzaus Bureau den 25. januar 2001.

Der er altså en udbredt opfattelse i befolkningen af, at motorvejenes rimelige maksimumshastighed burde ligge højere end de nuværende 110 km/t. Dette faktum alene er givetvis årsag til mange farlige situationer, hvor nogle bilister føler sig chikaneret af andre, når de eksempelvis bliver overhalet og insisterer på at følge hastighedsbegrænsningerne.

Sikkerhed ligger naturligvis forslagsstilleren meget på sinde. Men isoleret set kan man ikke sige, at en forøgelse af hastighedsgrænsen vil føre til flere uheld. Andre faktorer som eksempelvis stigning i godstrafik, trafiktæthed og antallet af kilometer motorvej spiller også ind. Ikke mindst må »almen køreetik« nok anses for at være det største problem, og denne er helt uafhængig af hastighedsgrænsen.

Forslagsstilleren er dog klar over, at det muligvis ikke er forsvarligt at tillade 130 km/t. på alle motorvejsstrækninger i Danmark, idet visse ældre strækninger omkring de store byer er bygget efter specifikationer, der ud fra nutidens krav må rubriceres som forældede. Dette løser dog i reglen sig selv, da disse strækninger er de mest trafikerede, hvilket automatisk udmønter sig i lavere hastigheder. Ikke desto mindre er forslagsstilleren lydhør over for lokale hastigheds-