

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-