

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 Siunmut 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]