

tager de tryghedsskabende foranstaltninger fra forslaget og fjerner de utryghedsskabende.

Svar (2/5 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Indledningsvis skal jeg oplyse, at spørgsmålet om hastighedsgrænser på motorveje, herunder det aktuelle forslag om forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje, hører under justitsministerens område.

I forhold til punkt a) om den forventede ulykesudvikling på motorveje med de nuværende regler, hastighedsgrænser og uden investeringer i trafikikkerhed, har Vejdirektoratet oplyst, at direktoratet registrerer antallet af trafikulykker på motorveje, herunder antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og tilskadekomne samt materielskadeuheld.

Vejdirektoratet foretager ikke en egentlig fremskrivning af den forventede udvikling i antallet af trafikulykker og personskader på motorvejsnettet. Vejdirektoratet tager derimod ved vurdering af trafikikkerhedsniveauet afsæt i beregninger af de såkaldte marginaleffekter. Det vil sige en beregning af de positive eller negative konsekvenser og effekter af givne indsatser og foranstaltninger.

For så vidt gælder spørgsmålets del b) om den forventede ulykesudvikling i forhold til regeringens forslag kan jeg oplyse, at Vejdirektoratet til brug for lovforslaget om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden) – som det fremgår af justitsministerens forslag (L2) fremsat den 2. oktober 2002 – har beregnet, at der kan forventes en stigning i antallet af dræbte pr. år på 2 – 3, en stigning i antallet af tilskadekomne pr. år på 8 – 17 og en stigning i antal personskader pr. år på 6 – 12, under forudsætning af, at hastighedsgrænsen sættes til 130 km/t på ca. 15 pct. af motorvejsnettet, til 120 km/t på ca. 50 pct. af motorvejsnettet og til 110 km/t eller derunder på de resterende ca. 35 pct. af motorvejsnettet.

Med udgangspunkt i de ovenfor beskrevne beregninger har Vejdirektoratet desuden beregnet den trafikikkerhedsmæssige effekt af at forhøje den generelle hastighedsgrænse til 130 km/t på ca. 55 pct. af motorvejsnettet, inkl. motorvejsanlæg under projektering. Med de foreslåede vejtekniske foranstaltninger i ændrings-

forslaget til L2, forventes niveauet uændret sammenlignet med L2 i forhold til antal dræbte, mens der vil være tale om et mindre fald, i forhold til forudsætningen i L2, i antallet af tilskadekomne og antallet af personskadeuheld.

Disse beregninger skal ses i forhold til de faktiske ulykkestal på motorvej, som i 2001 var på 548 personskader, heraf 40 dræbte, 224 alvorligt tilskadekomne og 284 lettere tilskadekomne.

De nævnte trafikikkerhedsberegninger er foretaget på baggrund af en række udenlandske undersøgelser og forudsætter, at en hastighedsgrænse på 120 km/t vil medføre en stigning i gennemsnitshastigheden for personbiler på 3 km/t i forhold til den nuværende gennemsnitshastighed på 118 km/t (2001) og gennemsnitshastigheden ved en hastighedsgrænse på 130 km/t vil stige med ca. 6 km/t forhold til den nuværende gennemsnitshastighed. Det er således allerede i dag sådan, at der køres væsentlig hurtigere end den tilladte hastighedsgrænse på 110 km/t på de danske motorveje.

De øvrige færdselssikkerhedsmæssige tiltag med virkning på motorvejsnettet, som forudsættes indført i tilknytning til forslaget, herunder forøget politikontrol og skærpede sanktioner, forventes imidlertid at medvirke til at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden og dermed i antallet af ulykker. Hensigten med de øvrige færdselssikkerhedsmæssige tiltag med virkning på motorvejsnettet er netop at tage toppen af hastighedsoverskridelserne, så de meget grove overtrædelser af hastighedsgrænserne reduceres. De meget grove overtrædelser af hastighedsgrænserne er også dem, der får fatale følger, hvis ulykken sker. Med en forøget indsats ovenfor de grove overtrædelser af hastighedsgrænserne forebygges en række af de meget alvorlige ulykker. Denne positive effekt, der suppleres af tiltagene vedrørende indførelse af obligatorisk blink ved vognbaneskift og brug af havariblink ved pludseligt opståede køer mv., kan imidlertid ikke umiddelbart kvantificeres.

Det skal endvidere bemærkes, at beregningerne er behæftet med meget stor usikkerhed, bl.a. fordi der kun er meget begrænsede danske erfaringer med forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorvej.

Med hensyn til punkt c) i spørgsmålet, kan jeg med henvisning til ovenstående besvarelse oplyse, at de øvrige tiltag med virkning på motorvejsnettet, som også foreslås i lovforslaget, herunder ikke mindst forøget politikontrol og skærpede sanktioner formodentlig vil bidrage