

## Bemærkninger til forslaget

Høje hastigheder er fortsat den store synder, når det gælder drab og alvorlige kvæstelser i trafikken. Det er veldokumenteret i Danmark, at farten tegner sig for 25-50 pct. af samtlige trafikulykker.

Den 30. april 2004 stiger hastighederne på landets motorveje. Regeringen og Dansk Folkeparti har indgået forlig om, at den generelle hastighedsgrænse hæves fra 110 km/t til 130 km/t på mere end halvdelen af de danske motorveje.

Hastighedsstigningen vil ikke blot hæve farten på motorvejene, den vil tilsvarende hæve antallet af dræbte og alvorligt kvæstede i trafikken. Vejdirektoratet skønner forsigtigt, at højere hastighedsgrænser må forventes at medføre 2-3 flere trafikdræbte, 7-15 flere tilskadekomne og 5-10 flere personskaueulykker hvert eneste år (Retsudvalgets betænkning over L 2, folketingsåret 2002-03, 22. maj 2003).

I forvejen er udviklingen på de danske motorveje gået i retning af farligere trafik. De sidste 10 år er antallet af ulykker på motorvejene steget med 87 pct. og antallet af personskader steget med 107 pct. Gennemsnitshastighederne er siden 1995 steget tilsvarende fra 114 km/t til 120 km/t og ligger generelt over de tilladte fartgrænser (Havarikommissionen 2003, rapport nr. 2).

Og netop farten tegner sig for størstedelen af ulykkerne på de danske motorveje. I mere end halvdelen af de ulykker, som er analyseret i Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers seneste rapport, er hastighedsgrænserne overtrådt. I to tredjedele af ulykkerne er farten enten medvirkende til, at ulykken opstår, eller forværrer de impliceredes skader (Havarikommissionen 2003, rapport nr. 2).

Forslagsstillerne finder det uacceptabelt, at indførelsen af en hastighedsgrænse på 130 km/t skal resultere i flere dræbte og kvæstede på de i forvejen farlige danske motorveje. Forslaget pålægger derfor justitsministeren at tage de fornødne initiativer til at sikre, at hastighedskontrollen skærpes gennem indførelse af Automatisk Trafikkontrol (ATK) på særlig risikofyldte motorvejsstrækninger.

Erfaringer fra Norge og Sverige peger entydigt på, at ATK er det mest effektive redskab til at kontrollere hastigheden på motorvejene. Af justitsministerens eget svar til Folketingets Retsudvalg fremgår det, at indførelsen af ATK i de øvrige skandinaviske lande har resulteret i yderst markante reduktioner i antallet af ulykker (Retsudvalget, L 98 – bilag 14).

Automatisk Trafikkontrol har samtidig en stærkt præventiv effekt, fordi den øgede opdagelsesrisiko ved trafikkontrollen medfører markante forandringer i trafikanternes adfærd.

Regeringen har i forbindelse med hastighedsændringen til 130 km/t bebudet forstærket politikontrol på motorvejene, højere bøder for overtrædelse af fartgrænserne og lavere grænser for frakendelse af kørekort ved kørsel på motorvej (Redegørelse om regeringens initiativer med henblik på en reduktion i antallet af dræbte i trafikken, jf. Trafikudvalget, alm. del – bilag 1598, folketingsåret 2002-03). Forslagsstillerne ser positivt på initiativerne, men betragter dem ikke som tilstrækkelig garanti for en skærpet kontrol med hastigheden på motorvejene.

Forslagsstillerne mener derfor, at det i takt med, at hastighedsgrænsen sættes op til 130 km/t på motorveje, er nødvendigt at indføre ATK på de motorvejsstrækninger, hvor Vejdirektoratet vurderer at færdselsrisikoen er særlig høj. Forslagsstillerne henviser til ATK-modellerne, der med stor succes er implementeret i Sverige og Norge, og pålægger regeringen at vurdere, hvilke løsninger der fungerer mest hensigtsmæssigt på de danske motorveje.

Forslagsstillerne anser samtidig indførelse af ATK på motorvejene som et nødvendigt skridt mod realisering af Færdselssikkerhedskommissionens mål, hvor efter der skal ske en reduktion i antallet af trafikdræbte og -kvæstede på 40 pct. frem til år 2012. Forslagsstillerne konstaterer med stor beklagelse, at regeringens hastighedsgrænse på 130 km/t virker stik imod intentionerne i dette mål.