

Lovforslag nr. L. 97. Fremsat den 28. november 1980 af justitsministeren

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område
samt motorveje)

§ 1

I færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976 som ændret senest ved lov nr. 268 af 8. juni 1978 foretages følgende ændringer:

1. I § 42, stk. 1, nr. 2, ændres »90 km i timen« til: »80 km i timen«.

2. I § 42, stk. 2, ændres »110 km i timen« til: »100 km i timen«.

§ 2

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

1. *Gældende regler.*

De gældende generelle hastighedsbegrænsninger for motorkøretøjer fremgår af færdselslovens § 42. Efter færdselslovens § 42, stk. 1, må køretøjers hastighed på andre veje end motorveje ikke overstige følgende grænser:

- 1) i tættere bebygget område: 60 km i timen,
- 2) uden for tættere bebygget område: 90 km i timen.

Efter færdselslovens § 42, stk. 2, må hastigheden på motorveje ikke overstige 110 km i timen.

På baggrund af energisituationen udstedte handelsministeriet med hjemmel i lov nr. 236 af 6. juni 1968 om forsyningsmæssige foranstaltninger bekendtgørelse nr. 79 af 9. marts 1979 om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), hvorefter de generelle hastighedsbegrænsninger med virkning fra den 15. marts 1979 på veje uden for tættere bebygget område fastsattes til 80 km i timen og på motorveje til 100 km i timen.

Såfremt den energiforsyningsmæssige situation ændres således, at energiministeren ikke finder det påkrævet at opretholde bekendtgørelsen af 9. marts 1979, vil de generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område og på motorveje igen blive henholdsvis 90 km i timen og 110 km i timen, jfr. færdselslovens § 42.

2. *Færdselssikkerhedskommissionens delbetænkning af 31. oktober 1980 om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje).*

Da hastighedsnedsættelsen fra den 15. marts 1979 efter foreliggende statistisk materiale havde haft en positiv indvirkning på færdselssikkerheden, har den af justitsministeren den 18. maj 1966 nedsatte færdselssikkerhedskommission taget spørgsmålet om eventuel ændring af samtlige generelle hastighedsgrænser op til overvejelse.

Kommissionen har ikke fundet, at det foreliggende materiale om de generelle hastighedsbegrænsninger på veje i tættere bebygget område, på

motortrafikveje samt de generelle hastighedsbegrænsninger for tunge køretøjer er tilstrækkeligt til, at kommissionen på nuværende tidspunkt kan afgive indstilling om eventuel ændring af disse grænser. Kommissionen fortsætter sine drøftelser om de nævnte hastighedsbegrænsninger.

Kommissionen har imidlertid fundet det hensigtsmæssigt allerede på nuværende tidspunkt at afgive en delbetænkning vedrørende de generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje (betænkning nr. 905/1980).

Færdselssikkerhedskommissionen finder i sin betænkning, at der efter nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger fra 15. marts 1979 er konstateret en markant positiv færdselssikkerhedsmæssig effekt. Kommissionen anbefaler enstemmigt, at færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på 90 km i timen på veje uden for tættere bebygget område nedsættes til 80 km i timen. Fremskridtspartiets repræsentant i kommissionen har dog taget forskellige forbehold i forbindelse med sin anbefaling.

Det overvejende flertal i kommissionen finder, at der efter nedsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje er konstateret et væsentligt fald i uheldsfrekvensen på motorveje, hvorfor flertallet anbefaler, at færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på 110 km i timen på motorveje nedsættes til 100 km i timen.

For så vidt angår færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på motorveje er der afgivet mindretalsudtalelser af repræsentanterne for Fremskridtspartiet, Det konservative Folkeparti, Centrum-demokraterne og Dansk Kørelærer-Union. Ifølge mindretalsudtalelserne kan en nedsættelse af færdselslovens nuværende generelle hastighedsbegrænsning på motorveje fra 110 km i timen til 100 km i timen ikke anbefales. I mindretalsudtalelserne lægges der afgørende vægt på, at det foreliggende materiale ikke fuldt tilstrækkeligt har godtgjort en færdselssikkerhedsmæssig gavnlig effekt af en generel hastighedsbegrænsning på 100 km i timen på motorveje.

3. Grundlaget for færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger.

a. Generelt.

Til brug for færdselssikkerhedskommissionens drøftelser om de generelle hastighedsbegrænsninger har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet udarbejdet forskelligt materiale. Det fremgår bl. a. af dette materiale, at der ved målinger foretaget i perioden 15. marts 1979 – 30. september 1979 set i forhold til tilsvarende periode i 1978 er konstateret et generelt fald på ca. 5 pct. i gennemsnitshastigheden på veje uden for tættere bebygget område og på motorveje. Samtidig faldt hastighedsspredningen, der er et mål for de konstaterede afvigelser fra middelhastigheden, med ca. 15 pct. Endelig er der i den nævnte periode på veje uden for tættere bebygget område og motorveje konstateret et fald i antallet af uheld med personskaade på 15 pct. set i forhold til samme periode i 1978. I det samlede uheldstal (d.v.s. såvel uheld med personskaade som uheld med materiel skade) er konstateret et fald på 11 pct. set i forhold til den samme periode i 1978.

For så vidt angår det konstaterede fald i gennemsnitshastigheden har kommissionen lagt til grund, at hastighedsgrænsernes nedsættelse den 15. marts 1979 har været en hovedårsag. Baggrunden for kommissionens vurdering er, at der allerede ved målinger foretaget umiddelbart efter den 15. marts 1979, hvor der ikke skete nogen forhøjelse af benzinpriserne, konstateredes en ændring i trafikmønsteret (d.v.s. en ændring i såvel gennemsnitshastigheden som i hastighedsspredningen).

Kommissionen har dog ikke kunnet afvise, at også en øget vilje blandt motorførerne til at spare energi samt de forhøjede bødesatser – særligt med hensyn til de grove overtrædelser af hastighedsgrænserne – har været medvirkende årsager.

For så vidt angår den konstaterede reduktion i hastighedsspredningen finder kommissionen, at den efter en samlet vurdering har en gunstig færdselssikkerhedsmæssig virkning på grund af de færre konfliktsituationer, der opstår i trafikken.

For så vidt angår det konstaterede fald i uheldstallet i perioden fra 15. marts 1979 – 30. september 1979 har kommissionen bemærket sig, at trafikarbejdet gennemsnitligt faldt med 1 pct. i forhold til den tilsvarende periode i 1978. Indtil 1. juli 1979, hvor benzinpriserne steg med ca. 25 pct., var trafikarbejdet ca. 2 pct. større end i tilsvarende periode i 1978, medens trafikarbejdet i perioden 1. juli 1979 – 30. september 1979 var ca. 4 pct. mindre end i den tilsvarende periode i 1978. Kommissi-

onen finder ikke, at dette ubetydelige fald i trafikarbejdet i 1979 kan forklare eller være nogen betydende årsag til det konstaterede fald i personskaadeuheldene i 1979.

b. Særligt vedrørende veje uden for tættere bebygget område.

På veje uden for tættere bebygget område er antallet af færdselsuheld med personskaade i perioden 1976 til 1978 steget med ca. 1 pct. pr. år. Tager man hensyn til denne tendens, ligger det faktiske uheldstal i perioden 15. marts – 30. september 1979 ca. 16 pct. under det *forventede* uheldstal. Det faktiske antal uheld med personskaade på veje uden for tættere bebygget område er i den nævnte periode i 1979 ca. 15 pct. mindre end i den tilsvarende periode i 1978. Ser man alene på personskaadeuheld, hvor motorkøretøjer har været impliceret (d.v.s. når der ses bort fra de uheld, hvor kun lette trafikanter har været impliceret), er uheldstallene på veje uden for tættere bebygget område i perioden 15. marts – 30. september 1979 22 pct. mindre end det *forventede* uheldstal. Det faktiske antal uheld med personskaade på veje uden for tættere bebygget område, hvor motorkøretøjer har været impliceret, er i den nævnte periode ca. 18 pct. mindre end i den tilsvarende periode i 1978.

Oplysningerne om faldet i uheldstallet på veje uden for tættere bebygget område sammenholdt med den konstaterede reduktion i hastighedsspredningen har færdselssikkerhedskommissionen vurderet således, at færdselssikkerhedsmæssige hensyn klart taler for en nedsættelse af færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på veje uden for tættere bebygget område til 80 km i timen.

c. Særligt vedrørende motorveje.

På motorveje har der i perioden 1976–1978 været en stigende tendens i uheldsfrekvensen. I 1979 indtræder imidlertid et fald på 10–15 pct. set i forhold til udviklingen, som den tegnede sig i de 2 forudgående år. Det faktiske uheldstal på motorveje i 1979 er ca. 7 pct. mindre end uheldstallet i 1978, men det må i denne forbindelse bemærkes, at trafikarbejdet på motorveje i 1979 steg med 6 pct. i forhold til 1978.

Kommissionen har bemærket sig, at faldet i al væsentlighed er et fald i uheld med materiel skade. Det statistiske materiale, som kommissionen har haft til rådighed vedrørende uheldsfrekvensen på motorveje, er baseret på relativt få uheld, men kommissionens flertal har dog fundet, at den uheldsreducerende tendens, som optræder i 1979,

er så markant, at man finder at kunne anbefale en nedsættelse af færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på motorveje til 100 km i timen. Flertallet har ved sin anbefaling lagt vægt på, at der ved hastighedsnedsættelsen fra 110 til 100 km i timen på motorveje er konstateret et fald i gennemsnitshastighederne fra 97 km i timen til 95 km i timen. Dette fald kan tages som et udtryk for det tidsøkonomiske tab ved en nedsættelse af den generelle hastighedsbegrænsning fra 110 km i timen til 100 km i timen. Kommissionen finder, at dette tidsøkonomiske tab er af en så beskednen størrelsesorden, at det langt opvejes af den nævnte færdselssikkerhedsmæssige positive effekt på uheldstallene.

4. *Justitsministeriets vurdering af færdselssikkerhedskommissionens betænkning.*

Lovforslaget følger færdselssikkerhedskommissionens enstemmige indstilling om nedsættelse af den generelle hastighedsbegrænsning på veje uden for tættere bebygget område, og er for så vidt angår den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje i overensstemmelse med kommissionens flertalsindstilling. Justitsministeriet finder, at det foreliggende statistiske materiale klart taler for en nedsættelse af færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på veje uden for tættere bebygget område. Justitsministeriet er enig med kommissionens flertal i, at det for kommissionen foreliggende materiale vedrørende motorveje viser en sådan udvikling i uheldsfrekvensen, at færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler for allerede på nuværende tidspunkt at nedsætte færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på motorveje til 100 km i timen.

Justitsministeriet finder ikke på nuværende tidspunkt anledning til at fremsætte forslag om eventuel ændring af de generelle hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område, på motortrafikveje eller for tunge køretøjer.

Særligt med hensyn til den generelle hastighedsbegrænsning på motortrafikveje finder justitsministeriet ikke, at der foreligger tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om der bør fastsættes en særskilt hastighedsbegrænsning. Motortrafikveje findes således fortsat at burde være omfattet af færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning for veje uden for tættere bebygget område. Det bemærkes, at motortrafikvejnettet udgør en megen beskednen del af det samlede vejnet (pr. 10. oktober 1980 168 km, hvoraf 30 km er under udførelse).

5. *Forhandlinger om lovforslaget.*

Lovforslaget har under et møde i justitsministeriet været drøftet med følgende myndigheder og organisationer:

- Amtsrådsforeningen.
- Kommunernes Landsforening.
- Københavns kommune.
- Frederiksberg kommune.
- Vejdirektoratet.
- Rådet for Større Færdselssikkerhed.
- Foreningen af politimestre i Danmark.
- Dansk Politiforbund.
- Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

6. *Ikrafttrædelse.*

Nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger uden for tættere bebygget område og på motorveje kræver ingen ændring i den eksisterende afmærkning ved færdselstavler. Det foreslås derfor, at lovændringen træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

7. *Lovændringens gennemførelse.*

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Justitsministeriet finder dog, at der i forbindelse med lovens ikrafttræden bør informeres om de nye regler. Udgifterne til denne information, som bør tilrettelægges af Rådet for Større Færdselssikkerhed, anslås til 250.000 kr.