

Generelle hastighedsbegrænsninger som sikkerhedsfaktor gør det ikke alene. Færdselskultur, bedre koreundervisning, indforelse af obligatorisk færdselsundervisning i skolerne, færdselspropaganda, vejnettets beskaffenhed, øgede benzinpriser m. v. er alle ligeværdige faktorer på linie med generelle hastighedsbegrænsninger.

Generelle hastighedsbegrænsninger kan have en positiv indvirkning på nedgangen i færdselsuheld, men de generelle hastighedsbegrænsninger kan også have en negativ virkning, for så vidt angår færdselslovens § 41, som er udgangspunkt for bedømmelse af en given hastighed. Det er undertegnede indtryk, at de generelle hastighedsbegrænsninger kan virke slovende på den ellers årvagne trafikant set i relation til, at den kørende altid skal afpasse hastigheden efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, og den kørende skal herunder tage hensyn til vej, vejr og sigtforholdene.

Med indforelse af lave generelle hastighedsbegrænsninger vil trafikanten af gammel vane tilpasse sin hastighed efter den på stedet værende højest tilladte generelle hastighed og i mindre omfang end tidligere tage hensyn til andre forhold, som muligvis kræver en lavere hastighed.

Undersøgelserne angående en nedsættelse af trafikuheld i forbindelse med indforelse af generelle hastighedsbegrænsninger bør følges op af nye undersøgelser for så vidt angår de menneskelige faktorer, idet man i dag i al for stor grad alene baserer sine vurderinger på vejtekniske og statistiske målinger uden at tage hensyn til de menneskelige faktorer.

Således angiver man, at hastighedsbegrænsningen er en hovedårsag til de lavere uheldstal og det ændrede trafikmonster.

Det er undertegnede indtryk, at hvis man foretog en gallupundersøgelse i den danske befolkning og spurgte dem, hvad hovedårsagen til, at de korte langsommere, var, ville man få følgende svar i følgende rækkefølge:

- 1) Hastigheden var nedsat på grund af de stærkt forøgede brændstofpriser.
- 2) Hastigheden var nedsat på grund af de høje færdselsboder.
- 3) Det kan være farligt at køre for stærkt.
- 4) Man ønsker at overholde de generelle hastighedsbegrænsninger.

Landevejstrafikken

Undertegnede kan gå ind for en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på andre veje end motorveje og motortrafikveje uden for tættere bebygget område.

En betingelse for en ændring af færdselslovens § 42, stk. 1, pkt. 2, er dog, at man samtidig ændrer færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 2, således at hastigheden for anden bil (lastbil), hvis totalvægt overstiger 3.500 kg, ændres fra de nuværende 70 km/t til 80 km/t på landevej.

Ordlyden i færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 3, bør ligeledes ændres, således at lastbil med påhængsvogn eller sættevogn ligeledes må køre med en hastighed på 80 km/t på landevej.

De foreslåede ændringer vil nedsætte de farlige overhalinger på almindelig landevej, hvor personbil med 80 km/t overhaler en lastbil eller lastvognstog, der kører med en hastighed 70 km/t.«

Mindretallet ønsker i denne forbindelse at indskyde, at hastighederne aldrig må blive større, end at koretøjet ved alle belastningsforhold skal kunne bremses på en sikker, hurtig og virksom måde.

»Det er i øvrigt undertegnede indtryk, at § 5 i justitsministeriets cirkulære nr. 88 af 14. april 1977 bør ændres i overensstemmelse med ordlyden i færdselslovens § 42, stk. 3, således, at der uden for tættere bebygget område på almindelig landevej kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod.

Der er visse vejstrækninger i Danmark, som på grund af trafiktæthed, uden tværgående trafik m. v., kunne tilsige en højere hastighed end 80 km/t.

Motorvejstrafikken

Vejdirektoratets notat af 11. august 1980 om virkningen af at hæve hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t bygger på beregninger baseret på den koordinerede uheldsstatistik fra 1976-78.

Den koordinerede uheldsstatistik bygger på kun 19.972 indberettede uheld ud af i alt 70.045 indberettede uheld i perioden 1976-78.