

I rapport 26 om den koordinerede uheldsstatistik anfører man, at uheldstallet på en vej ikke vokser i samme takt, som trafikken øges.

Det kan derfor betale sig at samle trafikken på færre, trafiksikre veje frem for at sprede dem på et stort vejnet.

Motorveje er i den forbindelse trafiksikre veje. De laveste uheldstal findes på motorveje også i den periode, hvor man havde 110 km/t.

Angående hastighedsbegrænsningernes indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje må man i særdeleshed bemærke, at ca. 25 pct. af de uheld, der registreres som motorvejsuheld, rent faktisk finder sted på »ramper og afslutninger« ved tilkørsel og frakørsel, dvs. på vejstrækninger, hvor der typisk køres med hastigheder, der ligger under de generelle hastighedsgrænser for motorveje.

Man må i øvrigt konstatere, at gennemsnitshastigheden på motorveje inden nedsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning (fra 110 km/t til 100 km/t) blev målt til 97 km/t.

Man havde altså allerede en gennemsnitshastighed på under 100 km/t, inden man satte hastighedsbegrænsningen ned til 100 km/t.

Efter hastighedsnedsættelsen fra 110 km/t til 100 km/t faldt gennemsnitshastigheden kun med ca. 2 km/t til 95 km/t på motorvej.

Ved målinger foretaget på motorveje før 15. marts 1979 registreredes, at ca.  $\frac{1}{3}$  af samtlige trafikanter kørte over de dengang tilladte 110 km/t.

Ved målinger foretaget på motorveje efter den 15. marts 1979 er registreret, at ca.  $\frac{1}{3}$  af samtlige trafikanter kørte over de nu tilladte 100 km/t på motorvej.

Ved at gennemføre en hastighedsbegrænsning på 100 km/t på motorvej kriminaliserer man  $\frac{1}{3}$  af samtlige motorvejstrafikanter, samtidig med at man kun får sænket gennemsnitshastigheden med ca. 2 km/t.

Ud fra synspunktet om at samle trafikken på de mest trafiksikre veje, nemlig motorveje, vil undertegnede anbefale, at man holder en hastighedsbegrænsning på 110 km/t på motorveje, som vil give et tidsmæssigt incitament set i forhold til de farlige vejstrækninger på almindelige veje uden for tættere bebygget område.

Dette bør følges op af, at man sætter hastigheden op for lastbiler, lastvognstog og busser til 90 km/t på motorvej for at få fjernet disse køretøjer fra de trafikfarlige 2-sporede veje.

Med de nuværende hastighedsgrænser for lastbiler og vogntog på 70 km/t undlader lastbilchaufforerne ofte at benytte motorvejene, som mange gange er lidt længere, og kører i stedet ad en mere direkte, men også ad en mere farlig vej til deres bestemmelsessted.«

Herudover ønsker mindretallet at henvise til vejdirektoratets kvartalsrapport oktober–december 1980, hvoraf fremgår, at trafikken i 1980 er faldet med 5,3 pct. og benzinsalget med 8 pct. i forhold til 1979. Dette understreger den usikkerhed, der må være, når man søger at begrunde nedgangen i ulykkesfrekvensen med de nugældende hastighedsgrænser.

Herefter indstiller mindretallet lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag under nr. 2–6.

## Ændringsforslag

### Til § 1

Af et *mindretal* (Ebba Strange (SF) og Aase Olesen (RV)):

1) For nr. 1 indsættes som ny nummer: »01. I § 42, stk. 1, nr. 1, ændres »60 km i timen« til: »50 km i timen.«

Af et *mindretal* (Hagen Hagensen (KF), Annelise Gotfredsen (KF) og Knud Lind (FP)):

2) Nr. 2 udgår.

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP) og Poul H. Møller (KrF)):

3) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer: »02. I § 43, stk. 1, nr. 2, ændres »70 km i timen« til: »80 km i timen.«

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP)):

4) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer: »03. I § 43, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »70 km i timen« ordene », på motorveje dog 90 km i timen.«