

Nogle af udvalgets spørgsmål til justitsministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1:

»Findes der materiale fra Sverige, der belyser fordele og ulemper ved differentierede hastigheder på almindelige landeveje?«

Svar:

Betænkningen »Trafiksikkerhet – problem och åtgärder«, der er afgivet af Trafiksikkerhetsutredningen i august 1980, indeholder på side 105–116 en beskrivelse af de svenske erfaringer vedrørende hastighedsbegrænsninger. Det fremgår heraf, at der siden 1968 er foretaget forsøg med differentierede hastighedsbegrænsninger i Sverige. Forsøgene har medført, at der på hele det svenske vejnet er fastsat generelle hastighedsbegrænsninger, og at der på veje med god standard er fastsat en højere hastighedsgrænse end på veje med dårligere standard. Tilrettelæggelsen af forsøget er sket efter et system, som i princippet er uforandret i dag. Dette indebærer, at der inden for tættere bebygget område er fastsat en generel hastighedsbegrænsning på 50 km i timen med mulighed for at länsstyrelsen kan beslutte fravigelser. Uden for tættere bebygget område gælder en hastighedsbegrænsning på 70 km i timen, hvor Trafiksikkerhetsverket dog har fået adgang til, at højeste tilladte hastighed kan forøjes til 90 eller 110 km i timen eller på motorvej 90, 110 eller 130 km i timen. Hastighedsgrænsen 130 km i timen er ikke anvendt siden 1970.

I 1978/79 blev de nævnte grænser gjort permanente.

Det fremgår endvidere af betænkningen, at Statens väg- og trafikinstitut har udarbejdet en rapport angående 70 km i timen-grænsens effekt på ulykker og hastigheder. Resultatet af denne undersøgelse var, at antallet af ulykker på »riksvägar« og gennemgående länsvägar mindskedes kraftigt i forhold til, da disse veje havde en generel hastighedsbegrænsning på 90 km i timen. Faldet i ulykker udgjorde for uheld med materiel skade 15 pct., for uheld med personska-

deulykker 24 pct. samt for uheld med svært eller lettere skadet 29 pct. Middelhastigheden faldt i gennemsnit 8–10 km i timen på de bedste veje og 5–7 km i timen på de ringere veje. På veje med uforandret hastighedsgrænse (90 km i timen) steg antallet af ulykker i undersøgelsesperioden.

Statens väg- og trafikinstitut har også foretaget undersøgelse af effekten af nedsættelsen af hastigheden fra 110 km i timen til 90 km i timen. Ved målinger foretaget i 1969–70 konstateredes, at der ved nedsættelsen af hastighedsbegrænsningen fra 110 km i timen til 90 km i timen skete et fald på 30 pct. i »uheldskvoten«.

Spørgsmål 2:

»Hvor stor en andel af ulykkerne fra 1972 til 1979 med henholdsvis dødelig og ikke dødelig udgang har forbindelse med forseelser, der omfatter overtrædelse af de generelle farrestriktioner, herunder sparerestriktionerne, og med forseelser eller situationer under disse?«

Svar:

Justitsministeriet har fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning indhentet nedenstående udtalelse, som justitsministeriet kan henholde sig til:

»Politiets indberetninger til Danmarks Statistik, som er en hovedkilde for trafiksikkerhedsforskningen, indeholder som hovedregel ikke oplysninger, der er anvendelige til besvarelse af spørgsmålet.

Forseelser af den nævnte art er desuden generelt vanskelige at eftervise med tilstrækkelig sikkerhed til at kunne danne grundlag for tiltale.

Politirapporter og domsmateriale er af denne grund et helt utilstrækkeligt grundlag for besvarelse af spørgsmålet ud over at være tidsrovende at opsøge og bruge. Næranalyser af trafikulykker, som med andre formål er udført af Rådet for Trafiksikkerhedsforsk-