

torvejene. Ved en sådan overflytning må det skønnes at der vil ske et fald i antallet af uheld på veje uden for tættere bebygget område mod en mindre stigning i det faktiske antal uheld på motorvejene. Det er ikke muligt at give et nærmere skøn over, hvilken betydning dette vil få for motorvejenes uheldsfrekvens, hvor antallet af uheld sættes i relation til trafikarbejdet.

Det må understreges, at der ved forslaget er lagt vægt på, at den foreslåede forhøjelse ikke påvirker sikkerheden for de svage trafikanter, idet disse ikke må færdes på motorvejene.

Da kun et begrænset antal hastighedsoverskridelser sker med større hastighed end 120 km i timen, finder justitsministeriet, at dette kunne tyde på, at en generel hastighedsgrænse på motorveje på 120 km i timen vil blive opfattet som en rimelig og naturlig grænse.

2.5.3. Motortrafikveje.

De foreliggende oplysninger om uheldsfrekvensen på motortrafikveje viser, at uheldsfrekvensen (personskadeuheld pr. mill. vognkilometer) på motortrafikveje er meget lav. I perioden 1978-80 har vejdirektoratet således opgjort uheldsfrekvensen til henholdsvis 0,07 (veje uden niveauskæringer), og 0,18 (veje med niveauskæringer). Til sammenligning kan nævnes, at uheldsfrekvensen for motorveje i den samme periode er opgjort til 0,09.

Justitsministeriet finder på denne baggrund, at der er grundlag for at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning for motortrafikveje på 90 km i timen. Dette forslag skal ses i sammenhæng med den foreslåede forhøjelse af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje. Der er således overensstemmelse mellem disse to forslag, idet de begge har til formål at få overflyttet trafik til de mere sikre vejtyper. Heller ikke på motortrafikveje må der færdes svage trafikanter.

En generel hastighedsgrænse, der er knyttet til færdselstavlen E 43 »motortrafikvej«, vil efter justitsministeriets vurdering være hensigtsmæssig på det relativt begrænsede motortrafikvejsnet. Såfremt særlige forhold på den enkelte motortrafikvejsstrækning begrunder en lavere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, vil der også efter den foreslåede ændring være mulighed for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse.

Det bemærkes, at de hidtidige overvejelser om at fastsætte en højere lokal hastighed på de mest sikre motortrafikvejsstrækninger er sket ud fra den gældende hastighedsbegrænsning på motorvejene. Forhøjes den generelle hastighedsgrænse på motor-

veje, finder justitsministeriet imidlertid, at der er grundlag for at fastsætte en generel hastighedsgrænse på alle motortrafikveje på 90 km i timen.

2.5.4. Veje uden for tættere bebygget område.

Det er justitsministeriets vurdering, at den generelle hastighedsbegrænsning på 80 km i timen på veje uden for tættere bebygget område har været af afgørende betydning for den reduktion i uheldstallet, der indtraf ved nedsættelsen fra 90 km i timen i 1979. Denne reduktion er siden fastholdt, og justitsministeriet finder det derfor færdselssikkerhedsmæssigt velbegrunder at opretholde denne grænse. Justitsministeriet lægger i denne forbindelse navnlig vægt på, at alle trafikanter må færdes på disse veje.

2.5.5. Veje i tættere bebygget område.

Den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område må først og fremmest vurderes ud fra hensyn til de svage trafikanter. Efter de foreliggende statistiske oplysninger er gennemsnitshastigheden på de forskellige typer veje inden for tættere bebygget område beregnet til under 50 km i timen. Justitsministeriet finder på denne baggrund ikke, at der ved en nedsættelse af den generelle hastighedsbegrænsning i byerne til 50 km i timen, som foreslået af mindretallet i færdselssikkerhedskommissionen, kan forventes nogen betydende nedsættelse af gennemsnitshastigheden. I denne forbindelse finder justitsministeriet tillige at måtte lægge nogen vægt på, at politiets tekniske hjælpemidler kun giver begrænsede muligheder for at foretage hastighedskontroller i tættere bebygget område, hvilket ikke gør sig gældende på andre veje.

Resultaterne fra det forsøg med en hastighedsnedsættelse i byerne, der er gennemført i Schweiz, finder justitsministeriet ikke umiddelbart at kunne overføre til danske forhold. Justitsministeriet lægger herved bl.a. vægt på de nærmere oplysninger om effekten af forsøget samt de forskelle mellem Danmark og Schweiz, der er nævnt under punkt 2.4.4. ovenfor. Justitsministeriet kan i denne forbindelse endvidere henvise til, at der i Danmark skete et væsentligt fald i uheldstallet i forbindelse med den midlertidige nedsættelse af hastighedsgrænserne i 1979, som bl.a. må tilskrives nedsættelsen af hastighedsgrænserne, mens der i samme periode, hvor hastighedsgrænserne i Schweiz var uændrede, ikke indtraf noget tilsvarende fald i antallet af uheld og dræbte i Schweiz. Det bemærkes, at antallet af uheld og dræbte pr. 1.000 ind-