

[Justitsministeren]

konference i marts 1984, hvor repræsentanter for folketinget og en række organisationer m.v. med tilknytning til færdselslovspørgsmål havde lejlighed til at fremkomme med synspunkter om bl.a. disse spørgsmål.

Jeg har herefter foretaget en samlet vurdering af de forskellige hastighedsgrænser, hvori jeg har medtaget de indtryk, jeg fik på færdselslovskonferencen. Resultaterne af disse overvejelser fremlægges i dette forslag til ændring af færdselsloven. I denne forbindelse må det understreges, at den positive udvikling, der i de senere år har været i færdselssikkerheden, ikke alene kan tilskrives de generelle hastighedsgrænser.

Der foreslås en forhøjelse af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje fra 100 km i timen til 120 km i timen. På motortrafikveje foreslås der indført en særskilt generel hastighedsbegrænsning på 90 km i timen, dvs. en forhøjelse på 10 km i timen. Begge disse ændringer er begrundet i, at der for disse vejtyper er en meget lav uheldsfrekvens, det vil sige, at der sker forholdsvis få personskadeuheld pr. million vognkilometer.

En hovedårsag til de lave uheldsfrekvenser på motorveje og motortrafikveje er disse vejes meget sikre vejtekniske udformning. Det ville derfor være ønskeligt at få flere bilister til at køre på disse veje. Det er netop formålet med dette lovforslag at få en større del af trafikken flyttet over på de mere sikre motorveje og motortrafikveje.

De samme hensyn ligger bag forslagene om en forhøjelse af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser for lastbiler og busser på motorveje.

De foreslåede forhøjelser må ligeledes ses i sammenhæng med de foreliggende oplysninger om gennemsnitshastigheder. De gældende hastighedsgrænser på motorveje og motortrafikveje overskrides af et stort antal bilister. I denne forbindelse vil jeg bemærke, at jeg ikke i almindelighed er tilhænger af, at lovene skal ændres, blot fordi der sker en del overtrædelser, eller fordi det er vanskeligt at håndhæve dem. Men noget kunne tyde på, at man med de nuværende hastighedsgrænser på motorveje og motortrafikveje har fjernet sig for langt fra, hvad de fleste almindelige mennesker finder rimeligt og naturligt. Det er således min opfattelse, at en vis forhøjelse vil kunne ændre på dette forhold.

Endelig må det fremhæves, at de nævnte forslag ikke forringer færdselssikkerheden for de svage trafikanter, idet disse ikke må færdes på motorveje eller motortrafikveje.

Hensynet til de svage trafikanter må tillægges afgørende vægt ved fastsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område. De oplysninger, der foreligger om bilernes hastighed i byer, viser, at gennemsnitshastigheden ligger under 50 km i timen. Jeg tror derfor ikke, at en nedsættelse af den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område til 50 km i timen kan påregnes at medføre nogen betydende nedsættelse af gennemsnitshastigheden. Hensynet til de svage trafikanter i tættere bebygget område tilgodeses efter min vurdering bedre gennem en udvidet anvendelse af færdselslovens »katalog« over trafiksaneringer og lokale hastighedsbegrænsninger. I overensstemmelse med den anbefaling, der er fremsat af et flertal i færdselssikkerhedskommissionen, finder jeg derfor, at mulighederne for at fastsætte lavere lokale hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område bør udbygges. Dette foreslås gennemført ved, at der i færdselsloven gives mulighed for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse i nærmere afgrænsede områder. Endvidere foreslås adgangen til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger udvidet, således at der ved afgørelsen heraf kan indgå mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Der sigtes herved f.eks. på veje, hvor der er stor cykeltrafik, men hvor der ikke er anlagt cykelstier, og på veje, hvor oversigtsforholdene er begrænsede.

I samme forbindelse kan det oplyses, at justitsministeriet gennem ændringer i vejafmærkningsreglerne vil søge at styrke de svage trafikanters færdselssikkerhed. Der vil således blive fastsat ensartede regler for anvendelse af farvede cykelfelter.

Det er endelig også hensynet til de svage trafikanter, der ligger bag forslaget om at fastsætte en særlig hastighedsbegrænsning på 50 km i timen for lastbiler ved kørsel i tættere bebygget område.

Med hensyn til veje uden for tættere bebygget område foreslås det i lovforslaget, at den nuværende generelle hastighedsbegrænsning på 80 km i timen opretholdes. Baggrunden herfor er, at der ved nedsættelsen af denne hastighedsgrænse i 1979 opnåedes en betydelig reduktion i uheldstallet. Sikker-