

betænkning 964/1982 undersøgt grundlaget for ud fra de gældende hastighedsgrænser at fastsætte en højere lokal hastighedsgrænse på motortrafikvejsstrækninger. Der er foretaget høring af vejmyndighed og politiet. Der er i al væsentlighed tilslutning til at fastsætte en højere lokal hastighedsgrænse på de motortrafikvejsstrækninger, der er anlagt uden niveauskæringer. Disse motortrafikveje udgør ca. en fjerdedel af det samlede motortrafikvejsnet på ca. 175 km. Med hensyn til de motortrafikveje, der er anlagt med niveauskæringer, er der i høringsvarene udtrykt nogen betænkelighed ved en eventuel forhøjelse. Det bemærkes dog, at udtalelserne er afgivet under forudsætning af den hidtidige generelle hastighedsgrænse på motorvej.

2.4.3. Veje uden for tættere bebygget område.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i notat 3/1984 om hastigheder uden for bymæssig bebyggelse foretaget en analyse af hastighedsniveauet på veje uden for tættere bebygget område. Det fremgår heraf, at middelhastigheden på hovedlandevejene i sommeren 1983 var ca. 79 km i timen, altså lige under den generelle hastighedsgrænse på 80 km i timen. 40 pct. af bilisterne overskrider den generelle hastighedsgrænse, og de hurtigste bilers hastighed er målt til ca. 120 km i timen. Det er endvidere konstateret, at gennemsnitshastigheden fra 1980 til 1983 er steget med ca. 1 km i timen pr. år.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i et arbejdsnotat af 14. oktober 1983, der senere er suppleret med data for 1983, udarbejdet nedenstående oversigt over udviklingen i antallet af færdselsuheld med personskader i perioden 15. marts–31. oktober i hvert af årene 1976–81.

År	Hastighedsgrænse på uheldsstedet	
	90/80 km i timen	60 km i timen
1976.....	2711	5452
1977.....	2902	5672
1978.....	2949	5455
1979.....	2299	4825
1980.....	2068	4489
1981.....	1968	3820
1982.....	2023	3791
1983.....	1954	3815

Oversigten omfatter alene de uheld, hvor mindst et kørende motorkøretøj var impliceret. Det bemærkes, at når perioden 15. marts–31. oktober er valgt, skyldes dette, at der herved undgås glatforuehald og hastighedsbegrænsende vejforhold.

En vurdering af udviklingen af uheldstallene forudsætter, at udviklingen sættes i relation til motortrafikarbejdet, dvs. det antal kilometer motorkøretøjer skønnes at have kørt i den pågældende periode.

Medtages udviklingen i trafikarbejdet, fremkommer følgende oversigt over udviklingen udtrykt i et uheldsfrekvensindex.

År	Uheldsfrekvensindex
1976.....	96,3
1977.....	99,7
1978.....	100,0
1979.....	78,7
1980.....	75,8
1981.....	73,6
1982.....	75,3
1983.....	70,5

Det fremgår af denne oversigt, at der i 1979 skete et markant og statistisk sikkert fald i uheldsfrekvensen på veje uden for tættere bebygget område. Dette fald har holdt sig stort set uændret frem til og med 1983. Det faktiske antal uheld i årene 1979–83 er således 24 pct. mindre end det forventede antal på baggrund af det registrerede antal uheld i årene 1976–78.

2.4.4. Veje i tættere bebygget område.

Hastighedsdifferentiering.

I overensstemmelse med anbefalingerne i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 964/1982 har justitsministeriet påbegyndt en revision af cirkulære af 14. april 1977 om lokale hastighedsbegrænsninger med henblik på en udvidelse i adgangen til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger ud fra den gældende generelle hastighedsbegrænsning på 60 km i timen.

Foreløbige drøftelser med de berørte myndigheder og organisationer har vist, at der er et vist behov for, at også mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn bør kunne tages i betragtning, når der skal fastsættes en lavere hastighedsgrænse i byområder.

Der har endvidere været peget på, at lokale hastighedsbegrænsninger især bør kunne indføres i afgrænsede boligområder, eventuelt gennem indførelse af hastighedszoner, således at opsætning af færdselstavler begrænses.

Forsøg med 40 km i timen-zoner.

I færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 964/1982 har et mindretal på et medlem