

sen 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 indbyggere er væsentligt højere i Schweiz end i Danmark. Justitsministeriet finder derfor, at det fald, der er konstateret i Schweiz i forsøgsperioden 1. juli 1980 til 1. juli 1982, formentlig er opnået på baggrund af en generel udvikling i uheldstallet, der er forskellig fra danske forhold. Resultaterne fra Schweiz kan derfor næppe overføres til Danmark.

På denne baggrund er det justitsministeriets vurdering, at den generelle hastighedsbegrænsning på 60 km i timen i tættere bebygget område bør opretholdes som anbefalet af færdselssikkerhedskommissionens flertal i betænkning nr. 964/1982, samtidig med at der sker en udvidelse af adgangen til at fastsætte differentierede hastighedsbegrænsninger.

Justitsministeriet finder det i og for sig ikke afgørende, om udgangspunktet for denne differentiering er 50 km i timen eller 60 km i timen. Derimod er det afgørende, at der bliver skabt videre mulighed for at foretage en hastighedsdifferentiering.

Justitsministeriet finder således, at de eksisterende muligheder for at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger bør tages op til revision.

For så vidt angår veje, hvor de færdselssikkerhedsmæssige forhold ikke taler imod en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsbegrænsning på 60 km i timen, er det justitsministeriets opfattelse, at det gældende cirkulære om lokale hastighedsbegrænsninger giver tilstrækkelig mulighed for at fastsætte en højere hastighedsbegrænsning bl.a. ud fra trafikafviklingsmæssige grunde. En sådan højere lokal hastighedsbegrænsning bør som udgangspunkt være 70 km i timen og bør kun ganske undtagelsesvis tillades at være på 80 km i timen.

Med hensyn til lavere lokale hastighedsbegrænsninger end den generelle hastighedsbegrænsning kan der efter justitsministeriets cirkulære fra 1977 om lokale hastighedsbegrænsninger fastsættes en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen eller 40 km i timen, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige forhold taler herfor, dvs. når hastigheden er den væsentligste ulykkesårsag eller risiko på den pågældende vejstrækning, navnlig i tilfælde af sammenblanding af bløde trafikanter (fodgængere og cyklister) og biltrafik.

Justitsministeriet finder, at der bør åbnes mulighed for en videre adgang til at fastsætte en lokal

hastighedsbegrænsning på 50 km i timen. Denne adgang bør ikke være begrænset til tilfælde, hvor det er påkrævet af konkrete færdselssikkerhedsmæssige årsager i kraft af oplysninger om registrerede uheld m.v. Også mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn bør kunne begrunde en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen. Der tænkes herved navnlig på veje, hvor hensynet til de svage trafikanter gør sig særligt gældende, f.eks. derved at der trods megen cykeltrafik ikke er anlagt cykelstier eller veje i boligområder, hvor bilisternes oversigtsforhold er begrænsede på grund af vejenes anlægsmæssige udformning, eller hvor oversigtsforholdene er begrænsede af udstrakt parkering af biler. Justitsministeriet kan således tilslutte sig færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefalinger herom i betænkning 964/1982.

En lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen har efter justitsministeriets opfattelse normalt en begrænset effekt. En sådan hastighedsbegrænsning bør derfor – uden helt specielle forhold – begrænses og alene anvendes i særlige zoner, hvor en sådan lokal hastighedsbegrænsning på grund af områdets karakter m.v. kan forventes respekteret. Den detaljerede fastsættelse af reglerne for lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen, herunder navnlig anvendelsen af særlige zonetavler, bør afvente resultaterne af det 1-årige forsøg, der blev iværksat i slutningen af 1983.

Med hensyn til veje, hvor der ønskes en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen eller derunder, bør der efter justitsministeriets opfattelse ubetinget være knyttet krav om anlægsmæssige foranstaltninger, der tvinger bilisten til at køre med den ønskede hastighed. Der henvises herved til afsnit 2.4.4. om opholds- og legeområder og »stilleveje«.

Som anført ovenfor må der ved fastsættelsen af hastighedsgrænserne i tættere bebygget område navnlig tages hensyn til de svage trafikanter. Under afsnit 2.3.3. er det endvidere oplyst, at færdselssikkerhedskommissionen i sine overvejelser har fremhævet, at hovedparten af uheldene med svage trafikanter i tættere bebygget område sker i kryds. Justitsministeriet har i den forbindelse overvejet mulighederne for også på andre områder at forbedre cyklisters sikkerhed. Justitsministeriet har således til hensigt at fastsætte regler for ensartet anvendelse af farvede cykelfelter i kryds. Justitsministeriet finder endvidere, at der bør reserveres en bestemt farve til formålet, og at denne farve kun bør anvendes til netop dette formål. Justitsministeriet anser den blå farve, der hidtil er blevet anvendt i bl.a. København, for velegnet hertil. Formålet med at anvende en afvigende farve er navn-