

Bemærkninger til lovforslaget

Lovforslaget fremsættes med det formål at øge trafikikkerheden ved i videst mulig udstrækning at få kanaliseret den gennemgående trafik ind på det primære vejnet (motorveje og motortrafikveje) for at lette trafikken på det sekundære vejnet med blandet trafik (motorkøretøjer, motorredskaber, traktorer, knallertkørere, cyklister, fodgængere m.v.), da langt den overvejende del af færdselsuheld med personskade sker på det sekundære vejnet.

Færdselslovens formål er (ud over, at trafikken skal afvikles så sikkert som muligt) at afvikle trafikken så hurtigt som muligt af samfundsmæssige og økonomiske hensyn.

De nuværende generelle hastighedsgrænser på motorveje og motortrafikveje fremmer ikke dette formål.

Statistiske undersøgelser viser, at det hovedsagelig er i tættere bebygget område, at færdselsuheldene sker, ligesom uheldsfrekvensen er lidt højere på landeveje og motortrafikveje med niveauskæringer end på motorveje og motortrafikveje uden niveauskæringer.

Trafikmålingerne viser, at gennemsnitshastigheden på motorvejene er højere end 100 km i timen, nærmere de 120 km i timen, ligesom gennemsnitshastigheden på motortrafikveje og landeveje er højere end 80 km i timen, nærmere de 100 km i timen.

Der er intet statistisk belæg for påstanden om, at hastigheden er hovedårsagen til færdselsuheld.

Uheldsstatistikkerne for 1986 og 1987 viser et fald i antallet af færdselsuheld med personskade, og selv om der i 1988 ses en mindre stigning med 229 flere tilskadekomne, er der fortsat – set i forhold til 1984 og 1985 – en markant forskel på omkring 1.000 færre tilskadekomne i trafikken, og under 2 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade sker på motorveje og motortrafikveje uden niveauskæringer.

De politimæssige ressourcer er ikke tilstrækkelige til at føre en effektiv hastighedskontrol, og trafikanterne reagerer ikke på bøder ved at nedsætte hastigheden – dette gælder specielt på motorveje og motortrafikveje.

Det anses derfor for påkrævet at få afkriminaliseret hastighedsoverskridelserne på de mere trafiksikre motorveje og motortrafikveje uden niveauskæringer ved at ændre grænserne til et niveau, trafikanterne i højere grad vil respektere, og som er mere i overensstemmelse med de gennemsnitshastigheder, der rent faktisk køres med på disse veje. Politiets ressourcer til trafikovervågning vil herefter i højere grad kunne koncentreres om de trafikfarlige områder i tættere bebyggede områder, på landeveje og motortrafikveje uden niveauskæringer.

Et lignende lovforslag blev fremsat af CD i folketingsåret 1988–89, men forslaget blev forkastet ved 3. behandling. Der henvises til L 45, Folketingstidende 1988–89, forhandlingerne sp. 149, 1111, 10973 og 11415, tillæg A sp. 1373 og tillæg B sp. 1911.