

21576 ex. 2

Delbetænkning om

generelle

hastighedsbegrænsninger

(veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)

*Afgivet af den af justitsministeren
den 18. maj 1966 nedsatte
færdselssikkerhedskommission*

Kommissionens betænkning nr. 12

21576 ex. 2

BETÆNKNING NR. 905

1980

fotografisk optryk



trykt på genbrugspapir

ISBN 87-503-3480-8
Stougaard Jensen/København
Ju 00-143-bet

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Forord.	6
Kapitel I:	
Indledning.	9
Kapitel II:	
Tidligere regler om hastighedsbegrænsninger samt tidligere forslag og overvejelser om fastsættelse af hastighedsbegrænsninger.	
1. Tiden indtil 1953.	10
2. Ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser i 1953.	10
3. Ændringerne vedrørende lokale hastighedsbegrænsninger i 1957 og 1959.	11
4. Justitsministerens forslag i 1959 om generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i tæt bebyggede områder.	12
5. De periodiske hastighedsbegrænsninger i 1961 - 1964.	12
6. Færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 8 (betænkning 567/70) vedrørende hastighedsbegrænsning.	13
7. Energikrisen 1973-1974.	17
8. Undringen af færdselsloven i 1974.	17
Kapitel III:	
Gældende bestemmelser.	
1. Færdselsloven af 1976.	17
2. Handelsministeriets bekendtgørelse nr. 79 af 9. marts 1979 om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning).	18
3. Andre gældende hastighedsgrænser.	18
Kapitel IV:	
Kommissionens overvejelser.	
1. Indledning.	21
a) Generelt.	21

b) Landevejstrafikken.	21
c) ,Motorvejstrafikken.	22
d) Kørsel i tættere bebygget område.	22
2. Færdselssikkerhedskommissionens vurdering.	23
a) Det ændrede trafikmønster.	23
b) Den reducerede hastighedsspredning.	24
c) Trafikudviklingen.	25
d) Faldet i uheldstallene.	26
d1) De lette trafikanters situation før og efter 1. juni 1979.	26
d2) Uheld uden for tættere bebygget område (landevejskørsel).	27
d3) Uheld på motorveje.	29
d4) Uheld inden for tættere bebygget område (bykørsel).	30
3. Mindretalsudtalelser.	31

Bilag:

- A: Notat af 1. september 1980 om politiets kontrol med at hastighedsgrænserne overholdes.
- B: Arbejdsnotat af 4. juni 1980 udarbejdet af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning om "sammenlignende vurdering af hastigheder og uheldstal før og efter den midlertidige nedsættelse af fartgrænserne på landeveje og motorveje pr. 15. marts 1979".
- C: Arbejdsnotat af 3. september 1980 udfærdiget af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (supplement til bilagB).
- D: Notat af 22. september 1980 om hastighedsbegrænsningers indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje.
- E: Oversigt over generelle hastighedsbegrænsninger i udlandet udfærdiget af FN's økonomiske kommission for Europa (ECE), 1979.
- F: Justitsministeriets cirkulære nr. 88 af 14. april 1977 om lokale hastighedsbegrænsninger.

- G: Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 9. juli 1979 om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning).
- H: Notat af 11. august 1980 om virkningen af at hæve hastighedsgrænsen på motorveje og motortrafikveje til 110 henholdsvis 90 km/t udfærdiget af Vejdirektoratet.

FORORD.

Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat ved justitsministeriets skrivelse af 18. maj 1966 med den opgave at overveje og fremkomme med forslag til foranstaltninger med henblik på at forbedre færdselssikkerheden på vejene. Kommissionen har tidligere afgivet 11 betænkninger, senest betænkning nr. 892/80 om køreuddannelse.

Færdselssikkerhedskommissionen har nu følgende sammensætning:

Forhenværende folketingsmedlem Gustav Holmberg, Venstre,
(formand)

Kontorchef H.C. Abildtrup, justitsministeriet, (næstformand)

Folketingsmedlem Otto Mørch, Socialdemokratiet.

Folketingsmedlem Svend Erik Hovmand, Venstre.

Folketingsmedlem Mogens Voigt, Fremskridtspartiet.

Folketingsmedlem Aase Olesen, Det radikale Venstre.

Folketingsmedlem Henning Grove, Det konservative Folkeparti.

Folketingsmedlem Christian Christensen, Kristeligt Folkeparti.

Folketingsmedlem Lilli Gyldenkilde, Socialistisk Folkeparti.

Fagforeningsformand Jørgen Madsen, Danmarks kommunistiske Parti.

Forhenværende folketingsmedlem Ib Larsen, Centrumdemokraterne.

Civilingeniør Hans E. Jørgensen, Venstresocialisterne.

Landinspektør M.C. Holst, Retsforbundet.

Vejdirektør Per Milner, Ministeriet for offentlige Arbejder, Vejdirektoratet.

Vicerigspolitichef Bent Schlüter, Rigspolitichefen.

Politimester Feilberg Jørgensen, Foreningen af politimestre i Danmark.

Politiinspektør J. H. Hasselriis, Politidirektøren i København.

Bilinspektør Folmer Kristiansen, Foreningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark.

Direktør Ebbe Sørensen, Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Kørelærer Erling Hansen, Dansk Kørelærer-Union.

Direktør Viggo Lærkes, FDM.

Trafikplanlægger Jørn Christensen, Landsforeningen Tryk
Trafik.

Politiassistent Poul Øland, Dansk Politiforbund.

Stud.mag.sei en L. soc. Jens Nørgaard, Dansk Cyklistforbund.

Politiassistent G. Klovborg Christiansen, Dansk Politiforbund, har været medlem af kommissionen indtil august 1980. I hans sted er politiassistent Poul Øland indtrådt i kommissionen.

Kommunaldirektør Per Gudme, Det. radikale Venstre, har været medlem af kommissionen indtil september 1980. I hans sted er folketingsmedlem Aase Olesen indtrådt som medlem af kommissionen.

Civilingeniør Poul Sulkær, Venstresocialisterne, har været medlem af kommissionen indtil september 1980. I hans sted er civilingeniør Hans E. Jørgensen indtrådt som medlem af kommissionen.

Forhenværende folketingsmedlem Ejvind Juul-Madsen, Det konservative Folkeparti, har været medlem af kommissionen indtil ultimo september 1980. I hans sted er folketingsmedlem Henning Grove indtrådt i kommissionen.

Under kommissionens drøftelser af de generelle hastighedsbegrænsninger har folketingsmedlem Knud Lind, Fremskridtspartiet, deltaget i kommissionens møder for folketingsmedlem Mogens Voigt.

I behandlingen af spørgsmålet om de generelle hastighedsbegrænsninger har sekretariatsleder Jørgen Christensen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, samt politilingeniør Krøigaard, justitsministeriet, deltaget.

Sekretariatet har følgende sammensætning:

Kontorchef H.C. Abildtrup, justitsministeriet (leder).

Fuldmægtig Søren Malling Olsen, justitsministeriet.

Civilingeniør Otto Schiøtz, vejdirektoratet.

Fuldmægtig Anders Walsted Hansen, justitsministeriet.

Sekretær Peter Carpentier, justitsministeriet.

København i oktober 1980

Gustav Holmberg

/

H.C. Abildtrup

Kapitel I: Indledning.

Spørgsmålet om generelle hastighedsbegrænsninger har været drøftet på i alt 5 møder i kommissionen.

Baggrunden for at kommissionen på ny har fundet anledning til at tage spørgsmålet om de generelle hastighedsbegrænsninger op til overvejelse er, at det ud fra statistiske oplysninger tydede på, at nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger havde en positiv indvirkning på færdselssikkerheden. Til brug for kommissionens arbejde har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet udarbejdet forskelligt materiale, der er indgået i kommissionens drøftelser.

Nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger på motorveje og veje uden for tættere bebygget område skete ved handelsministeriets bekendtgørelse nr. 79 af 9. marts 1979 om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning). Bekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i lov nr. 236 af 6. juni 1968 med senere ændring om forsyningsmæssige foranstaltninger.

Såfremt den energiforsyningsmæssige situation ændres således, at energiministeren finder det påkrævet at ophæve bekendtgørelsen af 9. marts 1979, vil bestemmelserne i færdselslovens § 42 om hastighedsbegrænsninger på henholdsvis 110 km/t på motorveje og 90 km/t på veje uden for tættere bebygget område igen træde ikraft.

Det er kommissionens opfattelse, at en vurdering af de generelle hastighedsbegrænsninger med henblik på eventuel ændring af de generelle bestemmelser i færdselsloven bør omfatte samtlige generelle hastighedsbegrænsninger, d.v.s. hastighedsbegrænsningerne i tættere bebygget område, på veje uden for tættere bebygget område herunder på motortrafikveje, og på motorveje. Endvidere finder kommissionen det naturligt i denne sammenhæng at drøfte den generelle hastighedsbegrænsning for tunge køretøjer.

Kommissionen har på grundlag af de fremkomne oplysninger om virkningen af nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger fundet det hensigtsmæssigt allerede på

nuværende tidspunkt at afgive delbetænkning vedrørende de nævnte hastighedsbegrænsninger. Som følge af at kommissionen finder, at der for så vidt angår motortrafikveje og veje i tættere bebygget område samt for så vidt angår tunge køretøjer bør fremskaffes yderligere materiale, vil kommissionen fortsætte drøftelserne af disse hastighedsgrænser.

Kapitel II: Tidligere regler om hastighedsbegrænsninger samt tidligere forslag og overvejelser om fastsættelse af hastighedsbegrænsninger.

1. Tiden indtil 1953.

Fra den første motorlov af 1903 og indtil 1. juli 1953 var der i Danmark for alle motorkøretøjer fastsat bestemte hastighedsgrænser gradueret efter vejens og køretøjets art, og efter om kørslen fandt sted i eller uden for bymæssig bebyggelse.

I 1932 blev hastighedsgrænsen for almindelige personvogne fastsat til 60 km/t, og grænserne for lastvogne til 50, 40 og 30 km/t. Den generelle hastighedsgrænse for bymæssige bebyggelser og biveje blev samtidig fastsat til 40 km/t.

Disse grænser forblev uændrede indtil 1953.

I årene efter krigen modificeredes bestemmelserne imidlertid i væsentlig grad derved, at politiets praksis vedrørende hastighedsforseelser ændredes således, at der ikke længere blev lagt synderlig vægt på den nøjagtige overholdelse af grænserne, hvorimod hovedvægten blev lagt på kørslens karakter i den givne situation.

2. Ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser i 1953.

Allerede ved revisionerne af motorloven i 1927 og 1932 og i færdselsudvalget af 1935, der afgav betænkning i 1937, var man inde på at ophæve de almindelige hastighedsgrænser for personmotorvogne, i hvert fald på hovedveje, men først færdselsudvalget af 1949, der i februar 1952 afgav en sær-

skilt udtalelse om hastighedsreglerne, gik ind for en sådan ordning.

Udvalgets flertal foreslog ophævelse af hastighedsgrænserne for personvogne og andre køretøjer med tilladt totalvægt under 3.500 kg, samt ophævelse af hastighedsgrænsen på 40 km/t for bymæssige bebyggelser og biveje. Et mindretal på 2 af udvalgets ialt 10 medlemmer ville fastholde hastighedsgrænser for alle motorkøretøjer - måske bortset fra motorveje og andre veje, som anlægges med særlig henblik på stor hastighed - men forhøje den dagældende grænse på 60 km/t til 80 km/t eller 85 km/t.

Flertallets forslag blev gennemført ved en lov af 31. marts 1953, som trådte i kraft den 1. juli 1953 og senere gik næsten uændret over i færdselsloven af 1955.

Loven ophævede de almindelige hastighedsgrænser både på lande og i byerne og foreskrev i stedet, at hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene.

3. ændringerne vedrørende lokale hastighedsbegrænsninger i 1957 og 1959.

I 1957 udvidedes lovhjemmelen for lokale hastighedsbegrænsninger til at omfatte "strækninger, hvor særlige omstændigheder tilsiger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed".

Baggrunden herfor var, at justitsministeriet ikke havde ment at kunne fastsætte lokale begrænsninger uden for tilfælde, hvor der forelå sådanne særlige omstændigheder, at de kørende normalt ikke ville være opmærksomme på nødvendigheden af at nedsætte hastigheden.

I 1959 foreslog justitsministeren - efter at det havde vist sig, at det nedenfor omtalte forslag om generel hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder ikke kunne gennemføres - en yderligere udvidelse af hjemmelen til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger. Det skulle herefter alene kræves, at "omstændighederne", men ikke "særlige omstændigheder" tilsiger indførelse af en sådan begrænsning, og der skulle udtrykkeligt peges på "tæt bebyggelse" som en sådan

omstændighed. Forslaget blev vedtaget. Efter ministerens udtalelse i folketingsudvalget ville det medføre, at lokal hastighedsbegrænsning skal indføres for et betydelig større antal strækninger end efter den tidligere regel, således som denne var udvidet i 1957, men formuleringen ville ikke medføre en generel hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder.

4. Justitsministerens forslag i 1959 om generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i tæt bebyggede områder.

Forslaget gjaldt ikke motorveje, og hastighedsbegrænsningen skulle endvidere for enkelte områder eller vejstrækninger kunne fraviges af justitsministeren. Begrænsningen skulle tilkendegives ved afmærkning, som tænktes foretaget ved opsætning af sædvanlige hastighedsbegrænsningstavler ved alle indfaldsveje af nogen betydning.

Folketinget forkastede imidlertid forslaget.

5. De periodiske hastighedsbegrænsninger i 1961 - 1964.

I foråret 1961 foreslog justitsministeren færdselsloven ændret, således at der kunne fastsættes midlertidige hastighedsbegrænsninger for alle landets veje, for visse kategorier af veje eller for enkelte vejstrækninger.

Som begrundelse henvistes til, at de senere år havde vist en meget betydelig stigning i antallet af færdselsulykker, og at antallet af ulykker erfaringsmæssigt er særlig stort omkring visse helligdags- og ferieperioder.

Folketingsudvalgets flertal støttede forslaget, men fremhævede, at ordningen indførtes forsøgsvis, og at den **kun** burde anvendes i dagene omkring påske, pinse, jul og **nytår** samt **omkring** et mindre antal - højst 3 - søndage i **sommerferien**. Endvidere foreslog flertallet bemyndigelsen **begrænset til kun** at gælde i et år. Justitsministeren **erklærede sig indforstået** hermed, og den således tidsbegrænsede **bemyndigelse blev** vedtaget af folketinget.

I **henhold** til bemyndigelsen fastsattes i 1961 for **samt-lige landets veje** hastighedsgrænser - 100 km/t for motorveje

og 80 km/t for andre veje - i 6 perioder på ialt 38 dage.

Da resultaterne for disse perioder ikke var et tilstrækkeligt grundlag for en bedømmelse af de periodiske hastighedsbegrænsningers virkninger, forlængedes bemyndigelsen i foråret 1962 med 1 år, og der fastsattes i 1962 for samtlige veje hastighedsgrænser - ligesom i 1961 på 100 km/t for motorveje og 80 km/t for andre veje - i 10 perioder på i alt 54 dage.

Heller ikke resultaterne af disse forsøg gav tilstrækkeligt grundlag for en nærmere vurdering af hastighedsbegrænsningernes virkemåde, og bemyndigelsen forlængedes derfor med endnu 1 år. I 1963 var dér herefter i 3 perioder på i alt 64 dage hastighedsbegrænsning på 80 km/t for alle veje bortset fra motorveje og i 1 periode på 16 dage hastighedsbegrænsning på 100 km/t for motorveje og 80 km/t for andre veje.

Endelig blev bemyndigelsen i foråret 1954 forlænget til 31. januar 1965, og der var i 1964 fastsat 90 km/t for alle veje bortset fra motorveje i 3 perioder på ialt 52 dage.

I efteråret 1965 besluttede justitsministeriet, at man ikke ville fremsætte forslag om yderligere periodiske hastighedsbegrænsninger. Baggrunden herfor var, at det af nogle undersøgelser af uheldstallene og af uheldenes sværhedsgrad i forbindelse med de periodiske hastighedsbegrænsninger fremgik, at der ikke i Danmark havde kunnet påvises nogen gunstig virkning af disse begrænsninger, ligesom disses ophævelse i 1965 ikke var blevet fulgt af nogen stigning i uheldstallene.

6. Færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 8 (Bet. 567/70) vedrørende hastighedsbegrænsning.

Den 6. marts 1970 afgav færdselssikkerhedskommissionen sin 8. betænkning, som omhandlede hastighedsbegrænsning. Kommissionen drøftede i betænkningen anvendelsen af forskellige former for hastighedsgrænser, herunder særlig spørgsmålet om indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger.

a. Virkningen af hastighedsbegrænsning.

Til brag for kommissionens drøftelser forelå en sammenfatning af undersøgelser om periodiske hastighedsgrænser foretaget i en række europæiske lande. Undersøgelsen viste, at næsten alle lande havde noteret gunstige virkninger med hensyn til motorveje og andre veje forbeholdt motorkørende. For så vidt angår andre veje havde et flertal af lande kunnet konstatere, at antallet af uheld er faldet i perioden med hastighedsbegrænsning.

Særligt med hensyn til de danske undersøgelsesresultater på dette område foranledigede kommissionen en fornyet vurdering, idet der bl.a. var markant forskel mellem de danske og tilsvarende svenske resultater. Den fornyede analyse viste, at forholdet mellem antallet af ulykker på vejstrækninger, hvor der normalt køres med stor hastighed og vejstrækninger, hvor hastigheden normalt er lavere, ikke ændredes påviseligt i perioder med hastighedsbegrænsning i retning af relativt færre ulykker på de førstnævnte strækninger. Ulykkesbilledet var ens i Danmark og i Sverige.

Undersøgelsen viste endvidere, at det samlede antal ulykker på hele det danske vejnet under ét ikke var statistisk påviseligt mindre i perioden med hastighedsbegrænsning. Denne konklusion gjaldt kun for Danmark i modsætning til Sverige, hvor uheldstallet faldt.

Baggrunden for forskellene mellem de danske og de svenske resultater forklares med, at hastighedsbegrænsningen i Sverige i særlig grad var ledsaget af politiovervågning og propaganda. Det antages, at denne indsats havde bevirket faldet i ulykkestal i Sverige og således ikke de nedsatte hastighedsgrænser i sig selv.

I en ledsagende rapport anfører Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, at de svenske resultater dog kan fortolkes således, at hastighedsbegrænsninger i Sverige i hvert fald **var** en medvirkende årsag til en nedgang i uheldstallene. **Rådet** henviser herved til, at antallet af dødsulykker faldt **relativt** i de hastighedsbegrænsede perioder. Dette forhold **kan tale for, at uheld på veje**, hvor der normalt køres med

høj hastighed, var mindre alvorlige i de hastighedsbegrænsede perioder.

b. Færdselssikkerhedskommissionens overvejelser.

Kommissionen fandt det som udgangspunkt for sine overvejelser nødvendigt, at anvende en eller anden form for hastighedsbegrænsning som trafiksikkerhedsforanstaltning. Kommissionen lagde herved til grund, at de vejledende hastighedsangivelser i vejsving havde haft gunstig effekt, og at lokale hastighedsbegrænsninger havde medført en dæmpning i ulykkestallet.

Det var herefter spørgsmålet, om udvidet eller ændret anvendelse af hastighedsbegrænsninger i Danmark kunne antages at ville reducere ulykkestallene eller ulykkernes sværhedsgrad i et sådant omfang, at en ændring af de gældende regler burde forsøges.

Et flertal af kommissionens medlemmer fandt ikke grundlag for at stille forslag om anvendelse af generel hastighedsbegrænsning i byområder, og foretrak at bibeholde et system med lokale fastsatte hastighedsbegrænsninger.

Mindretallet gik ind for en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser på 60 km/t. Man henvisede herved bl.a. til de gunstige udenlandske undersøgelsesresultater. Niveauet på 60 km/t og ikke 50 km/t blev valgt for at tilgodese trafikafviklingsmæssige og transportøkonomiske hensyn. En begrænsning på 60 km/t måtte endvidere antages at blive overholdt af et større antal bilister.

Der var i kommissionen enighed om, at lokalt fastsatte hastighedsgrænser på ulykkesbelastede strækninger uden for byområder burde anvendes i videre omfang end hidtil. De lokale hastighedsbegrænsninger burde suppleres med vejtekniske foranstaltninger, ligesom der burde foretages undersøgelse af de indtrufne uheld på uheldsbelastede vejstrækninger.

Færdselssikkerhedskommissionen opnåede ikke enighed om samtidig at indføre en generel øvre hastighedsgrænse på veje uden for byområder.

Flertallet ville ikke stille forslag om indførelse af en generel hastighedsbegrænsning.

Et mindretal af kommissionsmedlemmerne gik ind for en generel øverste hastighedsgrænse under henvisning til det stigende hastighedsniveau på landevejene og de hertil knyttede særlige faremomenter. Det blev endvidere anført, at en generel hastighedsgrænse vil have en vis positiv psykologisk effekt over for bilister, der normalt kører med stor hastighed.

Niveauet for en generel hastighedsbegrænsning var mindretallet ikke enige om. 2 medlemmer foreslog 120 km/t for motorveje og 100 km/t for alle andre veje. 3 medlemmer foreslog fastsættelse af en generel hastighedsgrænse for hele vejnettet på 90 km/c, som konkret kunne fraviges i opadgående retning.

c. Behandlingen af færdselssikkerhedskommissionens betænkning.

Den daværende regering fulgte flertallet og fremsatte derfor ikke forslag om gennemførelse af generelle hastighedsgrænser.

Spørgsmålet blev dog rejst af et mindretal i retsudvalget i forbindelse med behandlingen af et ændringsforslag til færdselsloven, (jfr. FT 1970-71, Till. B.sp.3072).

Mindretallets forslag gik ud på generelle hastighedsgrænser på 120 km/t, 100 km/t og 60 km/t for kørsel henholdsvis på motorvej, uden for samt inden for tættere bebygget område.

Ved afstemningen ved 2. behandlingen i folketinget den 2. juni 1971 (jfr. Forhandlingerne 1970-71 sp. 7511) blev forslaget forkastet.

Det blev ikke rejst i forbindelse med 3. behandlingen af færdselslovforslaget (jfr. Forhandlingerne 1970-71 sp. 7711 ff).

7. Energikrisen 1973-1974.

Under energikrisen i vinteren 1973 til 1974 udstedte handelsministeriet med hjemmel i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger en bekendtgørelse (nr. 567 af 7. november 1973), hvorved der indførtes generelle hastighedsgrænser på 80 km/t uden for tættere bebygget område og på motorveje samt 60 km/t i tættere bebygget område.

8. Ændringen af færdselsloven i 1974.

Da foreløbige undersøgelser af effekten af de generelle hastighedsbegrænsninger fra handelsministeriet viste et fald i ulykkernes antal, fremsatte justitsministeren i januar 1974 forslag til ændring af færdselsloven, hvorefter ministeren kan fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger.

Justitsministeren oplyste over for retsudvalget, at det var tanken at indføre hastighedsbegrænsninger på 60 km/t i tættere bebygget område, 90 km/t. uden for tættere bebygget område og 110 km/t på motorvej. Det var en forudsætning, at effekten på antallet af ulykker ved gennemførelse af disse begrænsninger nærmere skulle undersøges. Det blev samtidig tilkendegivet, at tættere bebygget område ville blive markeret med tavler.

Forslaget blev vedtaget af folketinget den 8. marts 1974 og trådte i kraft den 11. marts 1974 samtidig med, at handelsministeriets bekendtgørelse afløstes af en bekendtgørelse fra justitsministeriet med de over for retsudvalget tilkendegivne generelle hastighedsgrænser.

Kapitel III: Gældende bestemmelser.

1. Færdselsloven af 1976.

Ved fremsættelsen af forslaget til den gældende færdselslov den 3. marts 1975 var den forsøgsperiode, som var forudsat iværksat ved ændringen af færdselsloven i 1974, ikke afsluttet. Man foreslog derfor i det oprindelige forslag, at bemyndigelsen i 1974-loven blev videreført. Da

forslaget blev genfremsat i oktober 1975 havde Rådet for Trafiksikkerhedsforskning tilendebragt sine undersøgelser af effekten af de generelle hastighedsgrænser. Rådets konklusion var, at de lavere hastighedsgrænser har haft afgørende betydning for en væsentlig del af nedgangen i antallet af uheld og i antallet af personskader.

Der var i retsudvalget enighed om, at de generelle hastighedsgrænser burde fremgå af loven, og der var flertal for at bibeholde de grænser, som justitsministeriet hidtil havde fastsat på 50, 90 og 110 km/t, jfr. færdselslovens § 42, stk. 1 og 2.

fløet hensyn til politiets kontrol med overholdelsen af hastighedsgrænserne henvises til notat af 1. september 1980, der er optaget som bilag A til betænkningen.

2. Handelsministeriets bekendtgørelse nr. 79 af 9. marts 1979 om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning).

På baggrund af energisituationen i begyndelsen af 1979 udstedte handelsministeriet med virkning fra den 15. marts 1979 en bekendtgørelse, hvorefter de generelle hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område blev fastsat til 80 km/t og på motorvej til 100 km/t. Den 9. juli 1979 udsendte justitsministeriet en cirkulæreskrivelse om bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), jfr. bilag G.

Disse generelle hastighedsbegrænsninger er gældende i dag, men har ikke ophævet de generelle begrænsninger i færdsels loven.

3. Andre gældende hastighedsgrænser.

Ud over de generelle hastighedsgrænser er der en række bestemmelser vedrørende hastighed.

Det fremgår af færdselslovens § 41, som er udgangspunktet for bedømmelsen af en given hastighed, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i be-

tragtning. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring der kan påregnes. Ved nedblænding fra fjernlys (langt lys) til nærlys (kon lys) skal hastigheden før nedblændingen tilpasses de nye sigtforhold.

Kørende skal endvidere holde en efter forholdene passende lav hastighed:

- 1) i tættere bebygget område,
- 2) når sigibarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
- 3) ved vejkryds og i vejsving,
- 4) foran fodgængerfelt,
- 5) foran bakketop eller på andre steder, hvor oversigten er begrænset,
- 6) ved risiko for blænding,
- 7) ved møde med andet køretøj på smal vej,
- 8) i vådt, glat eller fedtet føre,
- 9) hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer,
- 10) hvor køretøjet nærmer sig børn på eller ved vejen,
- 11) hvor køretøjet nærmer sig heste eller kreaturer på vejen,
- 12) hvor der foretages arbejde på vejen, og
- 13) forbi uheldssted på vejen.

Kørende må ikke hindre andre kørendes normale kørsel ved uden rimelig grund at køre med overdreven lav hastighed eller pludseligt at bremse. I dårligt føre skal den kørende afpasse hastigheden således, at andre så vidt muligt ikke tiistænkes.

Det følger af færdselslovens § 43, at der for enkelte køretøjskategorier - uanset de generelle hastighedsgrænser - er fastsat særlige grænser for hastigheden.

Således må kørehastigheden

- for bus med tilladt totalvægt på over 3,5 t ikke overstige: 80 km/t
- for de øvrige store køretøjskategorier: 70 km/t.

- for bil med påhængsvogn, sættevogn eller registreret påhængsredskab, herunder campingvogn: 70 km/t.
- for bil med andet påhængsredskab, traktor og motorredskab: 30 km/t og
- for motordrevet køretøj eller vogntog med massiv hiulbeklædning: 15 km/t.

Der kan endvidere ved registrering eller godkendelse af et motordrevet køretøj fastsættes en særlig, lavere grænse, såfremt, køretøjets konstruktion nødvendiggør dette.

Det følger endvidere af færdselslovens § 44 og § AP., at det er forbudt at køre på motorvej eller motortrafikvej, hvis motorkøretøjet på vandret vej ikke kan eller må fremføres med mindst 40 km/t.

Efter færdselslovens § 42, stk. 3 og 4, kan der fastsættes såvel højere som lavere lokale **hastighedsgrænser**. Justitsministeriet har i et cirkulære af 14. april 1977 udstedt nærmere regler for fastsættelsen af lokale hastighedsbegrænsninger, jfr. bilag F.

Til **cirkulæret** skal bemærkes, at justitsministeriet i december 1977 har bestemt, at der indtil videre ikke skal fastsættes en højere grænse end 90 km/t for nogen af de eksisterende motortrafikveje.

Det fremgår af cirkulæret, at dette normalt ikke giver mulighed for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end 40 km/t og selv en grænse på 40-50 km/t kan kun fastsættes, hvis særlige forhold taler herfor.

Fra den 1. november 1978 er der imidlertid skabt mulighed for at nedsætte hastighederne i forbindelse med gennemførelse af en såkaldt trafiksanering. Herefter kan områder og enkelte veje indrettes til opholds- og legeområder, hvor ophold og leg er tilladt på hele vejarealet, med den virkning at færdselslovens almindelige regler fraviges. Dette **kræver**, at der på vejarealet anlægges foranstaltninger, **der ændrer** gadebilledet på en sådan måde, at de kørende "naturligt" tvinges til at nedsætte hastigheden, f.eks. ved bomme, piller, blomsterbede og anlæg af "bump". I **disse områder må kørsel kun** ske med meget lav hastighed, hvil-

ket angives med den internationale oplysningstavle med undertekst: "max. 15 km".

En vej, hvor det ikke er hensigten at inddrage kørebanen til opholdsformål, kan i øvrigt ved mindre indgribende fysiske foranstaltninger omdannes til en stillevej, hvor kørebanen ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end 30 km/t, afmærket, med oplysningstavle med tekst "max. 30 km".

Kapitel IV: Kommissionens overvejelser.

1. Indledning.

a). Generelt.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i notater af 4. juni 1980 og 3. september 1980, jfr bilag R og C, foretaget en sammenlignende vurdering af hastigheder og uheldstal før og efter nedsættelsen den 15. marts 1979 af de generelle hastighedsgrænser pr, motorvej og ved kørsel uden for tættere bebygget område.

Det fremgår af rådets notater, at gennemsnitshastighederne på de nævnte veje generelt faldt med ca. 5% efter den 15. marts 1979. Samtidig faldt hastighedsspredningen (d.v.s. den gennemsnitlige afvigelse fra middelhastigheden) med ca. 15%. Der er endvidere ifølge rådets notater i perioden 15. marts - 30. september 1979 konstateret et fald i antallet af uheld med personskade på 15% på disse veje set i forhold til samme periode i 1978.

Faldet i uheldstallene i 1979 svarer til den tendens, der konstateredes i forbindelse med hastighedsnedsættelsen i 1973/74.

b). Landevejstrafikken.

Ved et stort set uændret trafkararbejde i tiden fra 15. marts 1979 til 1. juli 1979 i forhold til samme periode i 1978 har undersøgelsesmaterialet vist, at antallet af personskadeuheld i landevejstrafikken ligger ca. 18% under

den forventede værdi (i forhold til udviklingen som den tegnede sig i de 3 forudgående år i Liden mellem 15. marts og 1. juli 1979). I perioden efter 1. juli 1979 voksede antallet af personskadeuheld blandt de lette trafikanter, mens antallet af uheld, hvor kun motorkøretøjer var impliceret, faldt. Det samlede uheldstal efter 1. juli 1979 1? dog ca. 14% under den forventede værdi.

c). Motorvejstrafikken.

Ved beregninger foretaget af Rodet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet, er det konstateret, at antallet af trafikuheld på motorveje i 1979 ligger 10-15% under den forventede værdi i forhold til de 3 forudgående år. Den væsentligste del af faldet i uheldstallet er et fald i uheld med materiel skade.

d). Kørsel i tættere bebygget område.

Da hastighedsbegrænsningen på 60 km/t ikke blev ændret ved handelsministeriets bekendtgørelse af 9. marts 1979, har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ikke foretaget nogen før/efter-måling af, om der efter den 15. marts 1979 kunne spores en nedgang i gennemsnitshastighederne i tættere bebygget område. Der foreligger ikke andet statistisk materiale herom.

Uheldstallene i disse områder har været svagt faldende i årene op til 1979, og nogen ændring i denne tendens var ikke forudsat.

Undersøgelsesmaterialet har imidlertid vist, at det hidtidige fald blev væsentligt forstærket i perioden efter 15. marts til 1. juli 1979, hvor uheldstallet 9% under den forventede værdi. Denne udvikling ændres som for landevejenes vedkommende i tiden efter 1. juli 1979, hvor de lette trafikanters andel i uheldstallet øges, mens ulykkestallene, hvor alene motorkøretøjer er impliceret, falder mærkbart (20%).

2. Færdselssikkerhedskommissionens vurdering.

Færdselssikkerhedskommissionen har drøftet materialet fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet. Man anser rådets måleresultater og det statistiske materiale i øvrigt for repræsentative og tilstrækkelige for så vidt angår landevejstrafik.

For så vidt angår motorvejstrafikken henvises til det af kommissionens sekretariat i samarbejde med Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet udarbejdede notat om hastighedsbegrænsningens indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje, jfr. bilag D.

Færdselssikkerhedskommissionen har under drøftelserne berørt spørgsmålet om de generelle hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område, på motortrafikveje og for tunge køretøjer, men har ikke fundet, at det foreliggende materiale har været tilstrækkeligt til at kunne afgive indstilling herom. Kommissionen har dog fundet det rimeligt i denne betænkning at medtage sine overvejelser om det foreliggende materiale om hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område.

a) Det ændrede trafikmønster.

Under henvisning til oplysningerne fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning om, at ændringen i hastighedsmønsteret skete umiddelbart efter den 15. marts 1979, må det kunne lægges til grund, at de ændrede hastighedsgrænser må have været en hovedårsag til det konstaterede ændrede trafikmønster, da der i perioden 15. marts 1979 - 1. juli 1979 ikke skete nogen forhøjelse af benzinpriserne. Da benzinpriserne forøgedes omkring 1. juli 1979, skete der en forstærket ændring i trafikmønsteret. Færdselssikkerhedskommissionen kan dog ikke afvise, at en øget vilje blandt motorførerne til at spare energi samt de forhøjede bødesatser - særligt for de grove overtrædelser af hastighedsgrænserne - (jfr. **bilag G**) har været medvirkende årsager.

b) Den reducerede hastighedsbredning.

Færdselssikkerhedskommissionen har overvejet, om den reducerede bredning i hastighederne kan antages at have en negativ færdselssikkerhedsmæssig effekt.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at undersøgelser har vist, at jo mindre hastighedernes gennemsnitlige afvigelse fra middelhastigheden (bredningen) er, jo mere støt og jævnt afvikles trafikken gennem færre overhalinger og dermed færre konfliktmuligheder.

Bl.a. en amerikansk undersøgelse, David Sulomon: "Highway Safety Myths" (North Carolina Symposium on Highway Safety, Vol.2, Spring 1970), har således påvist, at det er farligere at køre betydeligt hurtigere end gennemsnittet, men også farligt at køre betydeligt langsommere. Risikoen for trafikuheld er mindst for de køretøjer, der kører med en hastighed, der ligger omkring middelhastigheden. Undersøgelsen konkluderer, at kan man skære de høje og de lave hastigheder bort, altså mindske hastighedernes bredning, får man et mindre risikobetonet trafikbillede.

Der er under kommissionens drøftelse af dette spørgsmål blevet peget på betydningen af, at overhalingsvejens længde forlænges, jo mindre hastighedsspredningen er.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har hertil oplyst, at man ikke kan afvise, at den enkelte overhaling kan være blevet farligere ved den reducerede hastighedsspredning. Rådet har dog henvist til det konstaterede fald i uheldstallene og til at den reducerede hastighedsspredning i sig selv er udtryk for, at der foretages langt færre overhalinger.

Færdselssikkerhedskommissionen har taget oplysningerne fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning til efterretning og skal herved henvise til, at der allerede i de gældende bestemmelser er taget højde for eventuelle ulemper forbundet med lange overhalinger. Det fremgår af færdselslovens § 22, at når en foran kørende bliver opmærksom på, at en bagfra kommende vil overhale til venstre, skal den pågældende holde så langt til højre som muligt og må ikke øge hastighe-

den. Hvis et køretøj føres med lav hastighed eller optager megen plads, og kørebanen er smal eller bugtet, eller der er modkørende færdsel, skal føreren være særlig opmærksom på bagfra kommende færdsel. Såfremt det kan gøre overhalingen lettere, skal føreren nedsætte hastigheden og om nødvendigt føre køretøjet ud til siden, så snart dette er muligt og eventuelt helt standse. Bestemmelsen i § 22 suppleres af den særlige regel i færdselslovens § 15, stk. 3, 2.pkt., hvorefter køretøjer, for hvilke der gælder en særlig hastighedsbegrænsning, uden for tættere bebygget område skal holde en sådan afstand til den foran kørende, at overhalende køretøjer uden fare kan føres ind imellem et sådant køretøj og køretøjet foran.

Færdselssikkerhedskommissionen finder på baggrund af de foreliggende oplysninger, at det må antages, at den reducerede hastighedssprednings få negative færdselssikkerhedsmæssige virkninger langt opvejes af de positive. Del må således antages, at faldet i hastighedernes gennemsnitlige afvigelse fra middelhastigheden har en gunstig sikkerhedsmæssig virkning på grund af de færre konfliktsituationer, der opstår i trafikken.

c). Trafikudviklingen.

Det fremgår af rapporten fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, at trafikmængden i perioden 1. marts - 30. september 1979 i gennemsnit var ca. 1% lavere end i samme periode i 1978. Indtil 1.juli 1979 var trafikken 2% større end i tilsvarende periode i 1978, mens den efter 1. juli 1979, hvor benzinpriserne steg med ca. 25%, var 4% lavere end i den tilsvarende periode året før.

Færdselssikkerhedskommissionen er af den opfattelse, at det ubetydelige fald i trafikmængden i perioden 1. marts - 30. september 1979 i forhold til tallene for 1978 ikke kan antages at forklare eller være nogen betydende årsag til det konstaterede fald i personskadeuheldene i 1979.

d) Faldet i uheldstallene.

Det har for kommissionens medlemmer været iøjenfaldende, at der i den periode, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning nærmere har studeret (15. marts - 30. september 1979), kan konstateres et fald i de samlede uheldstal i pågældende periode i 1979 på 11% i forhold til 1978. Det er samtidig bemærkelsesværdigt, at tallene for 1979 ligger under uheldsstatistikken for hvert af de 3 forudgående år.

Kommissionen har særligt drøftet baggrunden for, at der uden for tættere bebygget område (landeveisstrækningerne) er sket et signifikant fald på 17% i trafikuheld, hvor motorkøretøjer var indblandet.

Kommissionen har endvidere drøftet baggrunden for at der på motorveje, i perioden 1976-1978 var en stigende tendens i antallet af færdselsuheld, og at der i 1979 kan konstateres et markant fald, som betyder, at uheldstallet er væsentligt mindre end de 2 forudgående år.

For så vidt angår færdselsuheld i tættere bebyggede områder har kommissionen bemærket sig, at der - uanset der ikke her er sket nogen nedsættelse af den generelle hastighedsbegrænsning - ligeledes er sket et fald på ca. 10%.

dl) De lette trafikanters situation før og efter 1. juli 1979.

Kommissionen har drøftet uheldstallene for de lette trafikanter (fodgængere, cyklister og knallertkørere) i perioden 15. marts til 30. september 1979.

På landeveisstrækningerne er der for så vidt angår uheld mellem motorkøretøjer og lettere trafikanter før den 1. juli 1979 tale om et uheldstal, der ligger 18% under det forventede. Efter den 1. juli 1979 er afvigelsen betydelig mindre.

Inden for tættere bebygget område er uheldstallet før den 1. juli 1979 6% under det forventede, og uheldstallet falder yderligere efter den 1. juli 1979.

Ovenstående gælder uheld mellem motorkøretøjer og lette trafikanter. Derimod er der for hele perioden tale om et

markant fald i uheld, hvor kun motorkøretøjer er indblandet. Den positive udvikling i ulykkestallene er således kun entydig for motortrafikkens vedkommende.

For uheld, hvor kun lette trafikanter er indblandet, er der før den 1. juli 1979 tale om et antal, der ligger under det forventede. Efter den 1. juli er der både inden for og uden for tættere bebygget område tale om stigninger i uheldstallene, der ligger 27-28% over det forventede (jfr. bilag B, tabel 5) .

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning peger på, at vejtrafikken efter den 1. juli 1979 er ca. 4% lavere end i 1978. Der foreligger ikke materiale, der kan vise dette falds fordeling på veje henholdsvis inden for og uden for tættere bebygget område.

Kommissionen finder, at en væsentlig årsag til det ændrede uheldsbillede efter den 1. juli 1979 er de stærkt stigende benzinpriser, der har givet sig udslag i et mindre trafikarbejde foretaget af motorkøretøjer. Det fremgår bl.a. af Vejdirektoratets årsrapport 1979, at benzinsalget var 6% lavere i 1979 i forhold til 1978. Med et gennemsnitlig fald i trafikarbejdet i 1979 på 2%, betyder dette at salget af benzin pr. kørt kilometer er faldet 4% i gennemsnit i 1979.

Nedgangen i motortrafikken er bl.a. konverteret til en øget anvendelse af lette transportmidler og kollektiv trafik ligesom en del af det trafikarbejde, der tidligere blev foretaget, formentlig er bortfaldet. Da de lette trafikanter har en langt højere uheldsrisiko, vil væksten i antallet af nye og uerfarne lette trafikanter, f.eks. cyklister, kunne forklare den mindre gunstige udvikling i uheldstallene for den lette trafik i forhold til uheldsudviklingen for den bilende trafik.

d2) Uheld uden for tættere bebygget område (landevejskørsel.

Uheldstallene på landevejene er gennem de 3 år før 1979 steget med ca. 1% pr. år. Tager man hensyn til denne

tendens, ligger de faktiske ulykkestal for landeveje for 1979 ca. 16% under, hvad man kunne forvente.

Ser man alene på personskadeuheld, hvor motorkøretøjer har været impliceret (jfr. bilag B, tabel 5), er uheldstallene på landeveje 22% mindre end ventet.

Dette fald bestyrker antagelsen af, at den mindre hastighedsspredning ikke har negative færdselssikkerhedsmæssige effekter.

De nævnte tal må samtidig efter færdselssikkerhedskommissionens opfattelse tages som udtryk for, at den gennemførte nedsættelse af de generelle hastighedsgrænser har en betydelig nedsættende virkning på ulykkernes antal og dermed en særdeles gavnlig færdselssikkerhedsmæssig effekt.

Færdselssikkerhedskommissionen har overvejet, om man for tiden bør gå ind for en yderligere nedsættelse af hastighedsgrænserne uden for tættere bebygget område.

Det har vist sig, at nedsættelsen af de generelle hastighedsgrænser ikke har haft nogen virkning i retning af, at trafikskaderne er blevet mindre alvorlige. Endvidere er det gennemsnitlige antal personskader (døde, alvorligt kvæstede og lettere tilskadekomne) pr. uheld ikke med sikkerhed undergået nogen ændring efter 15. marts 1979.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for færdselssikkerhedskommissionen oplyst, at man kun med sikkerhed kan reducere omfanget af trafikskader på personer uden for bil ved hastigheder på i hvert fald under 50 km/t.

En sådan lav hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område vil efter kommissionens opfattelse ikke kunne forventes overholdt uden konstruktion af kostbare hastighedsdæmpende foranstaltninger. En hastighedsgrænse på under 50 km/t vil endvidere være ganske ødelæggende for det store samfunds nødvendige trafikarbejde på vejnettet.

Da man imidlertid har kunnet konstatere store gavnlige effekter af en nedsættelse af højstehastigheden uden for tættere bebygget område fra 90 km/t til 80 km/t, og da en sådan grænse har vist at have en hastighedsreducerende effekt i sig selv, anbefaler kommissionen, at bestemmelsen

om "90 km/t" i færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 2, ændres til "80 km/t". Kommissionen skal herved erindre om, at denne anbefalede grænse ikke kan forventes at have nogen indflydelse på landevejstransporten, der typisk foretages med lastbiler, for hvilke færdselsloven har sat en højeste grænse på 70 km/t.

d3) Uheld på motorveje.

Færdselssikkerhedskommissionen har drøftet det statistiske materiale vedrørende motorvejsuheldene. Det er for kommissionens medlemmer klart, at man med et materiale over så forholdsvis få uheld kun vil kunne få belyst, om der er en uheldsreducerende tendens ved en hastighedsbegrænsning på 100 km/t, mens det ikke er muligt eksakt at gøre rede for, hvor mange uheld en 100 km/t-grænse kan forhindre.

Et flertal af kommissionens medlemmer finder imidlertid, at de statistiske tabeller 1-4 i bilag D på tilstrækkelig måde godtgør, at der trods en stigning i trafikarbejdet i 1979 er sket et væsentligt fald i uheldstallene på motorveje,, efter at hastighedsbegrænsningen blev sat ned til 100 km/t. Det bemærkes herved, at der var tale om et uventet fald,, idet ulykkesfrekvensen i årene op til 1979 var stignede.

Der har således kunnet konstateres en væsentlig, positiv færdselssikkerhedsmæssig udvikling efter nedsættelsen af den højst tilladte hastighed på motorveje til 100 km/t.

Såfremt den generelle hastighedsgrænse på motorveje ændres fra de nuværende 100 km/t til 110 km/t, må der efter et flertal af kommissionens medlemmers opfattelse påregnes en stigning i uheldsfrekvensen i nogenlunde samme størrelsesorden, som det konstaterede fald i forbindelse med nedsættelsen fra 110 km/t til 100 km/t den 15. marts 1979, jfr. bilag H.

Et flertal i færdselssikkerhedskommissionen skal på denne baggrund anbefale, at bestemmelsen om "110 km/t" i færdselslovens § 42, stk. 2, ændres til "100 km/t".

Henning Grove, Det konservative Folkeparti, Knud Lind, Fremskridtspartiet, Erling Hansen, Dansk Kørelærer-Union og Ib Larsen, Centrumdemokraterne, har ønsket at afgive mindretalsudtalelser. Mindretalsudtalelserne er gengivet i afsnit, 3 nedenfor.

d4) Uheld inden for tættere bebygget område (bykørsel).

Det uventede fald i uheldstallene i byområderne har været genstand for indgående drøftelser. Da handelsministeriets hastighedsgrænser trådte i kraft den 15. marts 1979, skete der ingen nedsættelse af den hidtil gældende 50 km/t grænse. Så meget mere bemærkelsesværdigt er det, at der bortset fra uheldstallene i tiden efter 1. juli 1979 for lette trafikanter, udelukkende ses fald i tallene for alle uheld i disse områder.

Kommissionen hævder til den opfattelse, at der i hvert fald efter 1. juli 1979 er sket et fald i motortrafikken i tættere bebygget områder og en samtidig stigning i de lettere trafikanters andel i trafikken.

Denne antagelse forklarer imidlertid ikke, at uhelgenes antal også faldt i perioden fra 15. marts - 30. juni 1979. Da man på grund af de uændrede hastighedsgrænser i disse områder ikke havde forventet nogen færdselssikkerhedsmæssig effekt af handelsministeriets bestemmelser, er der ikke foretaget målinger, der viser om hastigheden eller trafikarbejdet i byerne faktisk er faldet efter 15. marts 1979.

Når imidlertid et konstateret fald i hastighederne uden for byerne har medført færre uheld, må det antages, at de færre uheld i byerne også skyldes en lavere hastighed.

Kommissionen har drøftet, hvad baggrunden for denne formentlige hastighedsnedsættelse i byerne kan være.

Der er for færdselssikkerhedskommissionens medlemmer ingen tvivl om, at dels de højere bøder, der idømmes for overtrædelse af handelsministeriets bekendtgørelse, og dels den almindelige vilje til at spare energi har haft en medvirkende årsag.

Da disse faktorer' ikke i sig selv kan antages at have været tilstrækkelige til en hastighedsnedsættelse i byområderne, finder kommissionen på grundlag af det foreliggende materiale, at den væsentligste baggrund må søges i en afsmitning fra de lavere hastighedsgrænser uden for byerne.

3. Mindre talsudtalelser

Et mindretal (Henning Grove, Det konservative Folkeparti) er enig med kommissionen i, at uheldsfrekvensen ved landevejskørsel er blevet væsentligt nedsat ved indforeisen af 50 km/s hastighedsgrænsen. Derimod finder mindretallet ikke at kunne konstatere en tydelig forbedring af uheldsfrekvensen ved motorvejskørsel, hvorfor mindretallet må anbefale, at hastighedsgrænsen ved motorvejskørsel bliver 110 km/t.

Et mindretal Knud Lind, Fremskridtspartiet, ønsker at fremkomme med følgende:

Man kan til tider undre sig over at menneskeracen er den eneste dyreart blandt jordens pattedyr, som under sin daglige færden lemlester eller dræber egne artsfæller.

En af årsagerne til denne naturstridige adfærd kan være, at mennesket fra naturens hånd slet ikke er skabt til at køre rundt i tekniske indretninger på fire hjul.

De tekniske fremskridt kræver sine ofre i form af færdselsuheld.

Da man ikke kan sætte udviklingen i stå, må man på anden måde forsøge at begrænse de negative virkninger.

En af måderne kunne være at prioritere sikkerheden højere end man tidligere har gjort.

Generelle hastighedsbegrænsninger som sikkerhedsfaktor gør det ikke alene. Færdselskultur, bedre køreundervisning, indførelse af obligatorisk færdselsundervisning i skolerne, færdselspropaganda, vejnettets beskaffenhed, øgede benzinpriser m.v. er alle ligeværdige faktorer på linie med generelle hastighedsbegrænsninger.

Generelle hastighedsbegrænsninger kan have en positiv indvirkning på nedgangen i færdselsuheld, men de generelle

hastighedsbegrænsninger kan også have en negativ virkning, for så vidt angår færdselslovens § 41, som er udgangspunkt for bedømmelse af en given hastighed. Det er undertegnede indtryk, at de generelle hastighedsbegrænsninger kan virke sløvende på den ellers årvågne trafikant set i relation **til**, at den kørende altid skal afpasse hastigheden efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, og den kørende skal herunder tage hensyn til vej, vejr og sigtforholdene.

Med indførelse af lave generelle hastighedsbegrænsninger, vil trafikanten ad gammel vane tilpasse sin hastighed efter den på stedet værende højst tilladte generelle hastighed og i mindre omfang end tidligere tage hensyn til andre forhold, som muligvis kræver en lavere hastighed.

Undersøgelserne angående en nedsættelse af trafikuheld i forbindelse med indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger bør følges op af nye undersøgelser f.s.v. de menneskelige faktorer, idet man i dag i al for stor grad alene baserer sine vurderinger på vejtekniske og statistiske målinger uden at tage hensyn til de menneskelige faktorer.

Således angiver man, at hastighedsbegrænsningen er en hovedårsag til de lavere **uhelds** tal. og det ændrede trafikmønster.

Det er undertegnede indtryk, at hvis man foretog en Gallup-undersøgelse i den danske befolkning og spurgte dem, hvad hovedårsagen til, at de kørte langsommere, var, ville man få følgende svar i følgende rækkefølge:

- 1) Hastigheden var nedsat p.g.a. de stærkt forøgede brændstofpriser.
- 2) Hastigheden var nedsat p.g.a. de høje færdselsbøder
- 3) Det kan være farligt at køre for stærkt.
- 4) Man ønskede at overholde de generelle hastighedsbegrænsninger.

Landevejstrafikken.

Undertegnede kan gå ind for en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på andre veje end motorveje og motortrafikveje **uden** for tættere bebygget område.

En betingelse for en ændring af færdselslovens § 42, suk. 1, pkt. 2, er dog, at man samtidig ændrer færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 2, således at hastigheden for anden bil, (lastbil) hvis totalvægt overstiger 3.500 kg. ændres fra de nuværende 70 km/t til 80 km/t på landevej.

Ordlyden i færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 3, bør ligeledes ændres, således at lastbil med påhængsvogn eller sættevogn ligeledes må køre med en hastighed på 80 km/t på landevej.

De foreslåede ændringer vil nedsætte de farlige overhalingen på almindelig landevej, hvor personbil med 80 km/t overhaler en lastbil eller lastvognstog, der kører med en hastighed af 70 km/t.

Det er i øvrigt undertegnede indtryk, at § 5 i justitsministeriets cirkulære nr. 88 af 14. april 1977 bør ændres i overensstemmelse med ordlyden i færdselslovens § 42, stk. 3, således, at der uden for tættere bebygget område på almindelig landevej kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod.

Der er visse vejstrækninger i Danmark, som på grund af **Trafik tæthed**, uden tværgående trafik m.v., kunne tilsige en højere hastighed end 80 km/t.

Motorvejstrafikken.

Vejdirektoratets notat af 11. august 1980 om virkningen af at hæve hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t bygger på beregninger baseret på den koordinerede uheldsstatistik fra 1976-1978.

Den koordinerede uheldsstatistik bygger på kun 19972 indberettede uheld ud af ialt 70.045 indberettede uheld i perioden 1976-78.

I rapport 26 om den koordinerede uheldsstatistik anfører man, at uheldstallet på en vej ikke vokser i samme takt, som trafikken øges.

Det kan derfor betale sig at samle trafikken på færre, trafiksikre veje frem for at sprede dem på et stort vejnet.

Motorveje er i den forbindelse trafiksikre veje. De laveste uheldstal findes på motorveje også i den periode, hvor man havde 110 km/t.

Angående hastighedsbegrænsningernes indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje må man i særdeleshed bemærke, at ca. 25% af de uheld, der registreres som motorvejsuheld, rent faktisk finder sted på "ramper og afslutninger" ved tilkørsel og frakørsel, d.v.s. på vejstrækninger, hvor der cypisk køres med hastigheder, der ligger under de generelle hastighedsgrænser for motorveje.

Man må i øvrigt konstatere, at gennemsnitshastigheden på motorveje inden nedsættelsen af den generelle **hastighedsbegrænsning** (fra 110 km/t til 100 km/t) blev målt til 97 km/t.

Man havde altså allerede en gennemsnitshastighed på under 100 km/t, inden man satte hastighedsbegrænsningen ned til 100 km/t.

Efter hastighedsnedsættelsen fra 110 til 100 km/t faldt gennemsnitshastigheden kun med ca. 2 km/t til 95 km/t på motorvej.

Ved målinger foretaget på motorveje før 15. marts 1979, registreredes, at ca. 1/7-del af samtlige trafikanter kørte over de dengang tilladte 110 km/t.

Ved målinger foretaget på motorveje efter den 15. marts 1979 er registreret, at ca. 1/3 af samtlige trafikanter kørte over de nu tilladte 100 km/t på motorvej.

Ved at gennemføre en hastighedsbegrænsning på 100 km/t på motorvej kriminaliserer man 1/3 af samtlige motorvejstrafikanter, samtidig med at man kun får sænket gennemsnitshastigheden med ca. 2 km/t.

Ud fra synspunktet om at samle trafikken på de mest **trafiksikre veje**, nemlig motorveje, vil undertegnede anbefale, at man holder en hastighedsbegrænsning på 110 km/t på **motorveje**, som vil give et tidsmæssigt incitament, set i **forhold** til de farlige vejstrækninger på almindelige veje

uden for tættere bebygget område.

Dette bør følges op af, at man sætter hastigheden op for lastbiler, lastvognstog og basser til 90 km/t. på motorvej for at få fjernet disse køretøjer fra de trafikfarlige 2-sporede veje.

Med de nuværende hastighedsgrænser for lastbiler og vogntog på 70 km/t, undlader lastbilchaufførerne ofte at benytte motorvejene, som mange gange er lidt længere, og kører i stedet ad en mere direkte, men også ad en mere farlig vej til deres bestemmelsessted.

Et mindretal Erling Hansen, Dansk Kørelærer-Union, ønsker at fremkomme med følgende:

De hyppigste årsager til trafikulykker er manglende kørefærdighed, uopmærksomhed og andre menneskelige fejl, der ikke har noget med hastighedsgrænserne at gøre.

Når man færdes meget på vejene, kan man ikke undgå at bemærke, at hastighedsgrænserne bliver overtrådt i udpræget grad, hvilket skyldes, at trafikanterne ikke kan se fornuften i de nuværende hastighedsgrænser, og derfor kalkulerer med en bøde engang imellem.

Spørgsmålet om større sikkerhed ved en hastighedsreduktion på 10 km/t på vore motorveje bliver fremført som en kendsgerning på baggrund af de statistiske tabeller 1-4 i bilag D. Mindretallet deler ikke denne opfattelse, idet det foreliggende statistiske materiale må anses for værende utilstrækkeligt til at kunne danne grundlag for at anbefale en ændring af den nugældende bestemmelse i færdselslovens § 42, stk. 2, om en max. hastighed på motorveje på 110 km/1

ønsker Folketinget at ændre denne grænse, bør man tværtimod ændre denne til 120 km/t. Mindretallet anser det for sikkerhedsfremmende at gøre kørsel på motorvejene mere attraktivt ved at tillade en rimelig forskel i de maksimale hastighedsgrænser på disse kontra de farligere landeveje.

Motorvejene er bygget til høje hastigheder, midterribat, uden niveauskæringer, fri for langsomtkørende køretøjer.

EL mindrelal 1b Larsen, Centrumdemokraterne, ønsker ligeledes at afgive mindretalsudtalelse. Han kan tilslutte sig det af Erling Hansen anførte.

FÆRDSELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN.

(Sekretariatet)

Den 1. september 1980

Notat om politiets kontrol med, at hastighedsgrænserne overholdes.

Politiets hastighedskontrol foretages efter følgende principper:

Enhver bil skal være forsynet med hastighedsmåler (speedometer). Der er ikke fastlagt krav om målenøjagtigheden for denne. Afvigelser på 5 - 10 % i op- eller nedadgående retning er sædvanlige, og større afvigelser kan forekomme. Hastighedskontrol på grundlag af en efterfølgende politivogns speedometer foretages relativt sjældent, og en forudsætning for metodens anvendelighed er, at hastigheden holdes konstant over en strækning på mindst 200 m, og at den indbyrdes afstand ikke formindskes.

Da speedometervisningen er afhængig af bl.a. dækkenes slidtilstand og oppumpningstryk, skal der umiddelbart efter en rapportoptagelse foretages en kontrol af politivognens speedometer ved den aktuelle hastighed. Der findes specialapparatur, hvor et justerbart præcisionsspeedometers visning indspejles i et fotoapparat, som benyttes til at tage mindst 3 fotos af den kontrollerede bil med 3 - 5 sekunders mellemrum. Fotos og dokumentation for speedometernøjagtigheden tjener som bevis. Har den indbyrdes afstand ikke været konstant, kan korrektionen beregnes ud fra en mikroudmåling af filmen.

Betegnelsen stopurskontrol anvendes, hvor der sker samhørende målinger af strækning og passagetid, og gennemsnitshastigheden i m/sek. udregnes på grundlag heraf. Ved multiplikation af resultatet med 3,6 fås hastigheden i km/time. Udmåling af strækningen bør ske med målehjul, så ubestemtheden holdes under 1/10 %. For strækninger over 600 - 800 m vil denne ubestemthed kunne overholdes ved måling med de særlige triptællere, som mange politivogne er udstyret med. Triptællernes justering skal jævnligt kontrolleres. Det anvendte stopur bør regelmæssigt kontrolleres og bør være aflæseligt med 2/10 sek. inddeling.

Den samlede ubestemthed ved en stopurskontrol er først og fremmest afhængig af kontrollantens mulighed for nøjagtigt at fastlægge tidspunkterne for ind- og udpassage af målestrækningen.

Bedst er muligheden ved observation fra helikopter eller i tilfælde hvor der er en observatør i hver ende af målestrækningen, og disse er i indbyrdes radiokontakt. Sker observationen fra et efterfølgende køretøj, bør målepunkterne være tydeligt markeret på kørebanen, ligesom broskygge vil kunne anvendes til fiksering af målepunkterne. Fastlæggelse af målestrækningen udfra genstande ved siden af kørebanen medfører forøget ubestemthed på grund af den såkaldte parallaksefejl. Tidtagerens reaktionstid er uden nævneværdig betydning, da forløbet er det samme ved ind- og udtrykning af stopuret.

Ubestemtheden på en stopurskontrol vil aftage med voksende målestrækning og køretid. Målestrækningen bør derfor være mindst 400 m ved gode observationsforhold og udmåling med målehjul. Anvendes triptæller, bør målestrækningen fordobles. Målingen bør desuden tilrettelægges, så køretiden over målestrækningen ikke kommer under 20 sek. Overholdes ovenstående retningslinier, vil ubestemtheden kunne holdes under 3 %.

Der findes specialapparat, hvor en triptæller og et elektronisk stopur er sammenbygget med en elektronisk regneenhed, som angiver måleresultatet umiddelbart efter målingens afslutning. Måleprincippet er altså det samme som ved sædvanlig stopurskontrol, men apparatets præcision er lidt bedre og aktiveringen enkel, så der kan påregnes en lidt mindre ubestemthed.

Måleprincippet i et radarapparat er baseret på det forhold, at elektromagnetiske bølger, som rammer en metaloverflade i bevægelse, vil tilbagekastes, og bølgerens frekvens vil ændres proportionalt med metaloverfladens hastighed. Denne frekvensforskel registreres i apparatet og omsættes til en hastighedsangivelse i km/t.

Hele måleproceduren afvikles på en brøkdel af et sekund, og køretøjet når altså kun at bevæge sig et par meter. Inden ibrugtagning af en ny type radarapparat skal denne gennemgå en omfattende typeafprøvning med tilfredsstillende resultat. I apparaturet er desuden indbygget kontrolanordninger, som regelmæssigt aktiveres under en måleperiode, og herudover gennemgår apparaturet regelmæssigt laboratorieeftersyn.

For radarapparat til hastighedsmåling er der for hver apparattype en opstillings- og betjeningsvejledning, som skal følges, for at måleresultaterne skal blive korrekte.

Måletolerancen fratraskkes på det svenske "Nedar" apparatur resultatet inden dette udskrives på resultatsstrimlen. For det tyske Trafipax-Mesta apparatur fratrækkes 3 km/t for hastigheder under 100 km/t og 3 % for hastigheder derover. Der fremsættes undertiden formodninger om fejlmålinger som følge af vibrationer i karrosseridele eller refleksioner fra andre genstande end det målte køretøj. Apparaturet er forsynet med sikkerhedskredsløb, som under forudsætning af, at betjeningsvejledningen overholdes, forhindrer dette. Identifikationen af et køretøj vil i reglen blive foretaget af en politimand, som har overblik over måleområdet, og samtidig kan følge apparatets registrering. Såfremt der er flere køretøjer samtidig i måleområdet, skal målingen forkastes, hvis der er tvivl om, hvilket køretøj der er registreret. På nogle apparater er der et fotoapparat, som automatisk tager et billede af måleområdet, når apparaturet registrerer hastigheder over en bestemt forudindstillet værdi. På nogle apparater tages to billeder med nøjagtigt ½ sek. interval. Billederne kan i så fald anvendes til en kontroludregning af radarapparatets hastighedsvisning.

Alle de nævnte former for hastighedskontrol er lagt til grund i domspraksis.



RÅDET FOR TRAFIKSIKKERHEDSFORSKNING

AKADEMIVEJ BYGNING 371 2800 LYNGBY T L F. (02) 88 53 00 GIRO 6 54 86 44

Sag nr. 4.6.2

Arbejdsnotat nr. 3.

Sammenlignende vurdering af hastigheder og uheldstal
før og efter den midlertidige nedsættelse af fartgræn-
serne på landevej og motorveje pr. 13«3.1979.

	side
1. Sammenfatning	1
2. Hastighedsmålinger	3
3. Trafikudviklingen	8
4. Færdselsuheld med personskade	10
5. Personskadeuheldenes alvorlighed	15
6. Tabel 1-8	16
7. Fig. 1	22

4. juni 1980

Hans V. Lund

Jørgen Christensen

/ksj

1. Sammenfatning

Den 15. marts 1979 blev de generelle hastighedsgrænser på motorveje og landeveje midlertidigt nedsat med 10 km/t, fra 110 til 100 km/t på motorvej og fra 90 til 80 km/t på landeveje uden for tættere bebygget område.

Talrige hastighedsmålinger før og efter ændringsdatoen har godtgjort, at påbudet resulterede i en nedsættelse af de faktiske kørehastigheder og en mindre spredning af disse. Vejtype, trafikmængder og vejrforhold øver en betydelig indflydelse på hastighedsreduktionens størrelse, men generelt er gennemsnitshastighederne faldet med ca. 5% og hastighedsspredningen med ca. 15%.

I perioden fra ændringsdatoen d. 15. marts til 1. juli 1979 var priserne på motorbrændstoffer stabile, og trafikmængderne på vejnettet som helhed voksede ca. 2% i forhold til den tilsvarende periode i 1978, udtrykt ved Vejdirektoratets trafikindeks. Fra 1. juli til 30 september 1979 konstateredes et fald i trafikken, der på samme måde er beregnet til 4% i forhold til 1978.

Antallet af personskadeuheld i landevejstrafikken, hvor fartgrænsen nu er 80 km/t, havde været svagt stigende i 3-årsperioden 1976-78.

I perioden fra 15. marts til 1. juli 1979 lå den imidlertid ca 18% under den forventede værdi og i perioden efter 1. juli ca 14% under den forventede værdi.

Ser man kun på de uheld, hvori motorkøretøjer var impliceret, var uheldstallet mellem 15. marts og 1. juli 20% mindre end ventet, mens det efter 1. juli var 25% mindre end ventet. Efter 1. juli voksede antallet af personskader blandt de lette trafikanter, sandsynligvis fordi en del af de hidtidige motorkørende omlagde deres valg af transportmiddel.

På motorvejene var det samlede antal personskadeuheld fortsat særdeles beskedent, og det må konstateres, at ændringen af hastighedsgrænsen på disse veje ikke har haft nogen observerbar virkning på uheldstallene.

I byområder, hvor 60 km/t-grænsen blev opretholdt, havde uheldstallene været svagt faldende i årene op til 1979, og nogen ændring i denne udvikling var ikke ventet. Ikke desto mindre blev det hidtidige fald væsentligt forstærket efter 15. marts 1979, og uheldstallet for hele perioden lå 8% under den ventede værdi. Ligesom på landevejene ændrer billedet sig efter 1. juli, idet motorkøretøjsuheldene (uden lette trafikanter impliceret) falder til et niveau der ligger 20% under det forventede niveau, mens de lette trafikanters andel i uheldstallet øges. Det antages, at denne udvikling i højere grad end udviklingen på landevejene må tilskrives det mærkbare fald i trafikmængderne efter 1. juli 1979.

En del af forklaringen skal dog muligvis søges i lavere hastigheder også i byområderne, og i noget ændrede kørselsvaner hos de motorkørende. Der er dog ingen målinger eller andre undersøgelser til støtte for disse formodninger. Hvis de er rigtige, vil det betyde, at uheldsreduktionen i byområder i nogen grad er en bonuseffekt af den fartgrænseændring, som netop undtog byområderne.

2. Hastighedsmålinger

Ved vurdering af de ændrede hastighedsgrænsers effekt på køretøjshastigheder er følgende målinger blevet benyttet:

- a. Hastighedsmålinger foretaget umiddelbart før og efter 15. marts 1979 på målesteder i Storkøbenhavn (3 motorveje), på Sjælland (2 hovedlandeveje og 2 landeveje), på Fyn (motorvej) og i Jylland (1 motortrafikvej og 1 hovedlandevej).
- b. Hastighedsmålinger foretaget hvert år omkring 1. juli på en motorvej og en hovedlandevej på forskellige ugedage og tidspunkter siden 1972.
- c. Hastighedsmålinger foretaget af Rigspolitichefens færdselspoliti på vejstrækninger, hvor der i de foregående år har været foretaget hastighedsmålinger, fx ved ansøgning om lokal hastighedsbegrænsning, men hvor forholdene ikke er ændret.
- d. Hastighedsmålinger foretaget af Vejdirektoratet ved Haderslev og Viuf i foråret 1979 samt andre svagt trafikbelastede veje sammenlignet med tidligere udførte målinger på samme vejstrækning.

a. Marts-målinger foretaget af RfT.

Resultaterne fra disse målinger, som er finansieret af Energiministeriet, er beskrevet i et særligt arbejdsnotat. I dette arbejdsnotat konkluderes følgende:

Så godt som alle målingerne viser et betydeligt fald i standardafvigelse (den gennemsnitlige afvigelse fra middelhastigheden).

For middelhastigheden gælder, at der er mindre fald på de fleste målesteder.

Andelen af ulovlige bilister er steget således at næsten en trediedel af bilisterne i efter-målingerne kører hurtigere end den gældende hastighedsgrænse mod en syvendedel i før-målingerne.

Disse ensartede resultater må tilskrives ændringen i hastighedsbestemmelserne.

Da hensigten med ændringen var at spare benzin, må det konstateres, at den ønskede virkning næppe er opnået ved den meget beskedne reduktion af middelhastigheden. Imidlertid tyder den reducerede spredning af hastighederne på en roligere trafikafvikling med færre overhalingen, som meget vel kan indebære en brændstofbesparelse på grund af de færre accelerationer.

Med hensyn til trafiksikkerheden må det forventes, at et fald i standard-afvigelse giver mindre risiko for færdselsuheld.

En oversigt over resultaterne ses i tabel 1.

b. Juli-målinger på to målesteder.

Disse målinger, som oprindeligt blev udført på 4 målesteder på Sjælland startedes i sommeren 1973 med det formål at beskrive hastighederne på forskellige vejstrækninger og på forskellige ugedage og tidspunkter. To af målestederne benyttes ikke længere, da der er åbnet motorvejstrækninger, der skønnes at have påvirket hastighedsniveauet. Det ene af målestederne ligger på Helsingør-motorvejen ved GI. Holte og der måles trafik mod nord. Der udføres 5 målinger å 1-4 timers varighed hvert år. Det andet målested ligger på hovedvej A1 øst for Sorø, hvor der udføres 6 målinger å 1-4 timers varighed hvert år. Resultaterne fra målingerne er beskrevet summarisk i Notat 145, hvorfra tabel 2 er taget.

Middelhastighederne ligger i 10 af de 11 målinger under middelhastighederne fra 1978.

Den gennemsnitlige forskel er på motorveje 4.7 km/t eller 5% i forhold til middelhastigheden i 1978.

På hovedveje er den gennemsnitlige forskel 3.3 km/t eller 4% i forhold til middelhastigheden i 1978.

Standardafvigelserne er faldet ved samtlige målinger.

På motorvejen er det gennemsnitlige fald 2.6 km/t eller 18% i forhold til gennemsnittet af standardafvigelserne i 1978.

På hovedvejen er det gennemsnitlige fald 1.6 km/t eller 15% i forhold til gennemsnittet af standardafvigelserne i 1978.

Andelen af hurtige biler bedømt som biler der kører hurtigere end 100 km/t på motorveje eller 80 km/t på hovedlandeveje ses at falde betydeligt fra 1978 til 1979, hvilket er en naturlig konsekvens af fald i middelhastighed og fald i standardafvigelse.

Andelen af ulovlige bilister er på motorveje i gennemsnit 33.5% og på hovedlandeveje 27.0%.

c. Hastighedsmålinger foretaget af Rigspolitichefens færdselspoliti.

Der foreligger et mindre antal målesteder, hvorfra resultaterne fra de foretagne hastighedsmålinger er beskrevet i tabel 3.

I lighed med de øvrige måleresultater ses et fald i middelhastighed og i standardafvigelse.

d. Vejdirektoratets hastighedsmålinger.

Vejdirektoratet har i en årrække foretaget hastighedsmålinger i svagt trafikerede perioder, dvs. på veje hvor den benyttede kapacitet højst har været 25% af den teoretisk maksimale. Endvidere har det været krævet, at lastbilerne højst har udgjort 15%.

Målingerne er foretaget med fotografisk udstyr, og giver som resultat strækningshastigheder.

Af et internt notat (af 5. feb. 1980) er med Vejdirektoratets tilladelse anført følgende del af sammenfatningen:

Der er konstateret fald i personbilernes gennemsnitshastigheder fra 2 km/t på motorveje, 6 km/t på tosporede landeveje til 8 km/t på motortrafikveje.

På de vedlagte kurver*over personbilernes hastighedsfordelinger kan man se, at alle de hurtigtgående har sat farten ned. På motorvej ene har de langsomt gående til gengæld sat farten lidt op. Dette mønster kan genkendes fra tidligere. Tabellerne viser, at såvel medianværdierne som 7. og 3. kvartil er faldet. Tillige er 3. kvartil faldet mere end 7. kvartil. Dette betyder (hvad man kunne vente), at de hurtigtgående har reduceret hastigheden mest.

Det er indres, at 7. kvartil er den hastighed, som ikke overskrides af de langsomste 25% af trafikanterne. Medianen overskrides ikke af 50% og 3. kvartil ikke af 75% af trafikanterne.

Der er konstateret betydelige fald i standardafvigelserne, bortset fra lastbilerne på motortrafikveje. Til gengæld er antallet af disse køretøjer ret lavt og usikkerheden dermed ret høj.

Til gengæld er der sket en stigning i antal overskridelser af hastighedsgrænserne, specielt på motorveje. Det gælder her både den nominelle værdi og de såkaldte grove overskridelser, dvs. den nominelle værdi + 10 km/t. Dette er dog ikke sket andre steder.

Nedenfor er vist de forskellige overskridelsesprocenter, både før, dvs. med 90/110 km begrænsning, og nu, dvs. med 80/100 km begrænsning.

	Pot. overskridelser		Pct. grove overskridelsee	
	Før	Nu	Før	Nu
Motorveje	17.2	36.4	2.2	8.7
Motortrafikveje	31.6	38.2	5.5	3.5
Tosporede landeveje	24.2	30.6	6.2	4.9

På motorveje og motortrafikveje er lastbilernes gennemsnitshastighed nogenlunde uændret ca. 75 km/t. På tosporede landeveje er fundet et fald fra ca. 75 km/t til ca. 72 km/t.

•"ikke gengivet i dette arbejdsnotat".

Sammenfatning.

Ved de ovenfor anførte hastighedsmålinger er der fundet fald i middelhastigheder af størrelsesordenen 3-4 km/t og fald i standardafvigelse på 2-3 km/t.

Andelen af hurtige bilister er faldet, men andelen af ulovlige bilister er fortsat høj, idet ca. 1/3 af de målte biler overskrider de gældende hastighedsbegrænsninger.

Vurdering.

De fundne ændringer af middelhastigheder og standardafvigelser vurderes at være repræsentative på grund af de mange forskellige målesteder, der har været anvendt og den ensartethed som resultaterne fra de enkelte målesteder viser.

Ændringen i hastighedsmønstret kunne iagttages umiddelbart efter de reducerede fartgrænsers ikrafttræden og har siden vist betydelig stabilitet. På dette grundlag forekommer det berettiget at antage, at ændringen af de formelle hastighedsgrænser har været en hovedfaktor i tilvejebringelsen af det nye mønster, uanset de organiserede protester i periodens begyndelse, men utvivlsomt også støttet på den ene side af en udbredt sparebevidsthed og på den anden side af de stærkt forhøjede bødetakster.

3. Trafikudviklingen

Regelmæssige tællinger, som udføres af Vejdirektoratet, amterne og nogle enkelte primærkommuner, danner grundlag for beregningen af et månedligt indeks for vejtrafikken. For perioden som helhed udviser dette indeks et fald på 0.6% i forhold til den tilsvarende periode i 1978.

Denne ændring fordeler sig på de enkelte måneder som følger:

mar.	apr.	maj	jun.	jul.	aug.	sep.
U% + 0 fo	+1/0	U% -	J/o ~	J	I» -0	/o

Som nævnt er dette indeks beregnet som et udtryk for trafikmængderne på vejnettet som helhed, og tilsvarende indeks for trafikken i henholdsvis tættere bebygget område (hvor den generelle hastighedsgrænse forblev 60 km/t) og landområder (hvor hastighedsgrænserne blev nedsat) foreligger ikke. Rådet har derfor spurgt et antal større bykommuner, om de havde trafiktællinger, der kunne belyse forholdene før og efter den 15. marts 1979 specielt i bymæssig bebyggelse.

Det herved tilvejebragte materiale (fra Kolding, København, Odense, Værløse og Ålborg) viser et fald i trafikken på tællestederne på 2-3% efter 15. marts 1979. Materialet er imidlertid utilstrækkeligt til at kunne danne grundlag for generaliseringer, endsige for vurderinger af udviklingen inden for perioden 15.3-30.9. 1979.

Af oplysninger, som rådet har modtaget af DSB, fremgår, at antallet af togrejsende (excl. hovedstadsområdet) i perioden var ca. 20% højere end i tilsvarende periode i 1978. Denne ændring fordeler sig på de enkelte måneder som følger:

mar.	apr.	maj	jun.	jul.	aug.	sep.
+1%	+20%	+ 14%	+11%	+20%	+27%	+

En tælling af togrejsende i hovedstadsområdet den 8. nov. 1979 (altså efter den her betragtede periode) viser en stigning på 36% i forhold til 1977. Rådet skønner, at antallet af togrejsende i hovedstadsområdet i efteråret 1979 var ca. 16% højere end i efteråret 1978.

Der foreligger ingen oplysninger, der kan belyse udviklingen i passagertallet for busruter fra 1978 til 1979.

Væksten i antallet af togrejsende svarer til en ændring på 1-2% i vejtrafikindekset. DSB-tallene støtter således det tydelige fald i dette indeks efter 1. juli 1979 (et fald, der endda er større end begrundet i DSB's tilgang af passagerer, og formodentlig delvis modsvEires af en vækst i antallet af busrejser og lette trafikanter), mens både tog- og vejtransporten vokser i periodens første halvdel.

4. Færdselsuheld med personskade

Denne uheldsanalyse omfatter en sammenligning mellem perioden 15. marts - 30. september 1979 og de foregående tre år, 1976, 1977 og 1978. Uheldsudviklingen i hele 4-årsperioden 1976-1979 er vist grafisk i fig. 1.

Datagrundlaget er politiets indberetninger til Danmarks Statistik. Disse indberetninger omfatter både personskadeuheld og materielskadeuheld, men da det skønnes, at indberetningen af personskadeuheld gennem årene har været mere ensartet, er analysen alene baseret på disse. Analysen omfatter 35818 personskadeuheld, som på år og art af hastighedsbegrænsning fordeler sig som vist i tabel 4.

Det samlede uheldstal for den betragtede periode af 1979 ses at være mindre end tallet for den tilsvarende periode i hvert af de foregående 3 år og ca. 11% mindre end uheldstallet for denne periode i 1978.

På motorvejene er uheldstallet ganske lavt og forskellen på tallene for 1978 og 1979 ligger inden for den tilfældige variation, der vil optræde også under uændrede vilkår. På landevejsstrækninger, hvor hastighedsgrænserne er nedsat fra 90 til 80 km/t, og i bebygget område, hvor grænsen blev fastholdt ved 60 km/t, er uheldstallene faldet med hhv. 15% og 9% i forhold til 1978.

Uheldstallene udvikler sig de 3 år før 1979 på en sådan måde, at der på landevejene ses en stigning på ca. 1% pr. år og i tættere bebygget område (60 km/t-zonen) et fald på ca. 1.5% pr. år.

Tager man hensyn til denne tendens ved beregningen af de uheldstal, der alt andet lige kunne ventes i 1979, viser det sig, at det konstaterede uheldstal på landevejene ligger 16% under, og i tættere bebygget område 8% under dette niveau.

I det følgende er alle sammenligninger baseret på sådan beregnede, forventede 1979-værdier.

Det kan altså konstateres, at de sænkede fartgrænser på landevejene, der som nævnt i afsnit 1 medførte en tydelig reduktion af både gennemsnittet og spredningen af hastighederne, ledsages af fald i uheldstallet på 16%. I tættere bebygget område, som ikke var omfattet af forsøget på at ændre hastighederne gennem sænkede fartgrænser, og hvor der derfor ikke er foretaget systematiske hastighedsmålinger til påvisning af nogen sådan ændring, er uheldstallet imidlertid også faldet, nemlig med 8%.

De foranstående overvejelser er baseret på uheld omfattende alle kategorier af vejtrafikanter. Det kan imidlertid med megen ret hævdes, at uheld der kun implicerer lette trafikanter, slet ikke eller kun i ringe grad lader sig påvirke af sådanne ændringer i fartgrænserne, som der her er tale om.

Tabel 5, der dækker samme periode og fartgrænsezoner som tabel 4, medtager derfor kun personskadeuheld, der ikke implicerer lette trafikanter. For denne kategori er uheldstallet på landevej (excl. motorveje) 22% mindre end ventet, mens det i 60 km/t-zonen er 16% mindre end ventet.

I afsnit 2, om trafikudviklingen, blev det konstateret, at der er en markant forskel mellem trafikmængderne før og efter 1. juli 1979, idet vejtrafikindekset for perioden 15. marts - 30. juni 1979 var højere end i den tilsvarende periode året før, mens det for perioden 1. juli - 30. september 1979 var mindre end i 1978.

Under indtryk af dette er tabel 6 baseret på en opdeling af uheldene efter fartgrænsezone, implicerede parter og periode (før/efter 1. juli). Motorvejsuheldene er ikke medtaget pga. deres ringe antal og deraf følgende manglende udsagnskraft.

Tabellen, der angiver uheldstallenes afvigelse i procent fra de ventede værdier, viser klart forskellen mellem de to delperioder (før/efter 1. juli). Før 1. juli er de observerede uheldstal alle mindre end de ventede værdier uanset parterne i uheldet. Efter 1. juli, hvor benzinprisen steg stærkt og trafikindekset begyndte sit fald, er der en markant stigning i antallet af uheld uden motorkøretøjer impliceret (alene lette trafikanter), mens antallet af uheld uden lette trafikanter impliceret falder yderligere, stærkest i 60 km/t-zonen.

Uheld med både motorkøretøjer og lette trafikanter øger deres antal fra før til efter 1. juli, men det forbliver dog mindre end den ventede værdi.

Ved fortolkningen af denne tabel må det erindres

at indekset for vejtrafikken som helhed i kvartalet før 1.7.1979 var ca. 2.5% højere end i 1978 og i kvartalet efter 1.7 ca. 4% lavere end i 1978, men at der ikke er tilsvarende separate indeks for trafikken på landevejene hhv. i byområderne.

at der ikke er målinger af den faktiske udvikling i hastighedsbilledet i byområder.

Før 1.7.1979 udviser uheldstallet for motorkøretøjer et fald på 20% i forhold til det ventede tal for landeveje og det ligger 9% under den ventede værdi i 60 km/t-zonen.

Det uventede fald i uheldstallet i byområder kan være fremkaldt af

¹
at trafikken i byområder faktisk er faldet allerede før 1.7, selvom det beregnede indeks for vejnettet som helhed er vokset noget. Dette kan næppe udelukkes, men indebærer så også, at landevejstrafikken er steget mere end indekset.

at hastighederne i byområder er faldet, selvom fartgrænserne er uændrede.

at andre uheldsreducerende, men skjulte faktorer har påvirket udviklingen. Da de motorkørendes ydre vilkår netop ikke har ændret sig, må sådanne faktorer være af psykologisk art. Det er nærliggende at søge en forbindelse mellem en eventuel gunstig holdningsfaktor og den konstaterede positive accept af de ændrede fartgrænser på landevejene.

Det observerede fald i uheldstallet kan meget vel være resultatet af alle disse forhold i forening.

Efter 1.7 udviskes forskellene mellem uheldsudviklingen på landevejene og i byområder tilsyneladende stærkt. I begge disse områder er antallet af uheld, der kun omfatter motorkøretøjer, ca. 25% mindre end ventet, mens antallet af uheld, der alene implicerer lette trafikanter, er vokset med ca. 28%. I denne periode falder vejtrafikindekset med gennemsnitligt 4% i forhold til 1978.

Atter er fortolkningen vanskeliggjort af den manglende viden om fordelingen af de faldende trafikmængder i by og på landevej, men tallene kunne godt afspejle, at trafikmængden er faldet forholdsvis mere i byområder end på landeveje, hvad der af andre grunde forekommer sandsynligt.

Den kraftige stigning i antallet af uheld uden motor-køretøjer impliceret kan bekræfte, at en del af de hidtil motorkørende vejbrugere nu er at finde blandt de lette trafikanter, hvis langt højere uheldsrisiko af forholdsvis lille andel i trafikarbejdet er den nærliggende forklaring på, at konverteringen af nogle få procent af de motorkørende til lette trafikanter giver anledning til en så bemærkelsesværdig stigning i antallet af ulykker hos disse.

Det er en nærliggende tanke, at lavere hastighed vil være særligt forebyggende for bestemte uheldssituationer, og at virkningen af de reducerede hastigheder skulle kunne påvises ved at udskille sådanne uheldssituationer af det statistiske materiale. Dette har været

forsøgt, men gav ikke det ventede resultat på grund af den meget kraftige opdeling af materialet.

5. Personskadeuheldenes alvorlighed

Hyppigheden af død eller alvorlig tilskadekomst blandt de registrerede personskader ændrer sig ikke i 1979 i forhold til de foregående år på nogen måde der kan sættes i forbindelse med de lavere hastigheder.

Det gennemsnitlige antal personskader (døde, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne) pr. uheld er også blevet analyseret.

Tabel 7 viser resultaterne fra de uheld, der er indtruffet på landeveje uden for 60 km/t-zoner. Som det ses, er disse talværdier meget stabile fra år til år. Kun i ét tilfælde er der en bemærkelsesværdig afvigelse. Det er antallet af personskade pr. uheld i motorkøretøjer for perioden 1/7-30/9 1979, der tegner sig for denne ved at være væsentlig lavere end det tilsvarende tal for de øvrige år og perioder. Denne afvigelse bør sammenholdes med at antallet af passagerer i motorkøretøjer næppe har været lavere i denne periode, hvor antallet af vognkilometer på landevejene er vigende. (Der er imidlertid ingen tællinger af passagertallet i motorkøretøjer til bekræftelse af en sådan formodning.)

Selv om observationen altså kunne afspejle en faktisk virkning af de lavere hastigheder, må det dog konstateres, at den tilsvarende værdi for perioden før 1. juli, hvor hastighedsændringen allerede var indtrådt, ikke udviser noget fald i forhold til de foregående år.

Det er derfor på det foreliggende grundlag ikke muligt at konkludere, at antallet af tilskadekomne pr. uheld på landevejene er reduceret som følge af de lavere hastighedsgrænser.

Tabel 8 svarer nøje til tabel 7, men vedrører uheld inden for 60 km/t-zoner, altså fortrinsvis bymæssig bebyggelse. Tallene udviser ingen ændringer i 1979, der kan tillægges betydning for denne analyse.

Målested	Middelhastighed			Standardafvigelse			Andel hurtige % > 100 km/t (motorvej) % > 80 km/t (øvrige veje)		
	Før km/t	Δabs. km/t	Δrel %	Før km/t	Δabs. km/t	Δrel %	Før %	Δabs. %	Δrel %
M Klausdalsbrovej	84.0	-3.6	-4	11.85	-1.88	-16	8.4	- 5.5	-65
M Kollekolle	89.7	-1.0	-1	11.85	-0.27	- 2	16.6	- 2.8	-17
M Knudshoved	99.1	-3.7	-4	13.28	-0.99	- 7	45.4	-13.8	-30
M Gl. Holte	94.9	+0.1	0	14.55	-2.20	-15	35.4	- 0.2	- 1
MT Ribe A12	85.5	-4.9	-6	11.44	-1.95	-17	64.5	-15.8	-24
H A6 - Freerslev	82.5	-0.8	-1	12.45	-1.91	-15	53.4	- 9.3	-17
H A1 - Sorø	75.3	-1.4	-2	9.95	-1.71	-17	25.9	-10.7	-41
H A11 - Ribe	82.9	-5.9	-7	10.06	-0.45	- 4	57.1	-29.7	-52
L Landevej Gilleleje	77.8	+0.1	0	12.66	-1.10	- 9	39.5	+ 0.2	+ 1
L " Herluflille	69.7	+2.8	+4	15.17	-5.49	-36	26.8	- 3.3	-12

Tabel 1. Resultater af hastighedsmålinger foretaget før og efter 15. marts 1979.

("FØR" = Resultat af førmåling. Δabs = Forskel mellem efter- og førmåling. Δrel = Δabs udtrykt i % af førmålingsresultat. M = Motorvej, MT = Motortrafikvej, H = Hovedlandevej, L = Landevej.

Målested	Middelhastighed			Standardafvigelse			Andel hurtige %≥80 km/t og %≥100 km/t			Bemærkn. - intet R regnvej 78 79	
	1978 km/t	Δ78→79 km/t	Δ%	1978 km/t	Δ78→79 km/t	Δ%	1978	Δ78→79	Δ%		
<u>Motorvej ved Gl. Holte (mod nord)</u>											
Ma. 9-12	98.9	-4.3	-4	15.54	-3.26	-21	50.9	-14.3	-28	R	-
Ma. 14-18	97.8	-1.5	-2	13.78	-2.89	-21	45.8	- 3.5	- 8	R	-
Ti 10-11	95.1	-1.0	-1	13.78	-1.58	-11	38.8	- 4.7	-12	-	-
Fr 8-11	97.9	-7.6	-8	16.15	-3.65	-23	49.1	-26.7	-54	R	R
Lø 9-11	99.5	-9.1	-9	13.10	-1.86	-14	52.6	-32.0	-61	-	-
<u>A1 Øst for Sorø (mod vest)</u>											
Ti 14-15	71.8	+1.1	+2	10.10	-0.97	-10	19.3	- 0.7	- 4	-	-
On 14-17	78.8	-3.6	-5	10.67	-2.10	-20	45.6	-19.4	-43	-	-
On 19-21	83.6	-5.4	-6	11.48	-0.56	- 5	62.0	-22.5	-36	R	-
To 9-12	77.3	-3.1	-4	9.65	-1.21	-13	38.1	-17.8	-47	R	-
To 14-18	77.6	-5.3	-7	10.52	-2.78	-26	40.8	-27.3	-67	-	-
Sø 13-15	81.3	-3.4	-4	9.75	-1.75	-18	56.9	-21.3	-37	-	-

Tabel 2. Resultater af hastighedsmålinger på motorveje ved Gl. Holte, trafik mod nord og hovedlandevej A1 øst for Sorø, trafik mod vest i sommeren 1978 og 1979.

Målested	Retn.	Middelhastighed			Standardafvigelse			Andel hurtige (≥ 80 km/t)		
		før km/t	Δ abs km/t	Δ rel. %	før km/t	Δ abs km/t	Δ rel. %	før %	Δ abs %	Δ rel. %
H.										
A9, Tåsinge	Nord	71.3	-3.6	-5	10.48	-2.16	-21	20	-15	-75
"	Syd	70.9	-5.0	-7	11.42	-2.54	-22	22	-18	-82
"	Nord	70.2	-2.7	-4	10.70	-2.13	-20	17	-10	-59
"	Syd	66.7	-0.4	-1	11.55	-1.96	-17	11	-3	-27
"	Nord	68.3	-2.2	-3	9.63	-1.05	-11	10	-6	-60
"	Syd	69.4	-3.4	-5	11.04	-1.93	-17	20	-15	-75
L.										
Horsens- Silkeborg landevej	-	68-69	-0.8-7.2	-1-11	-	-	-	-	-	-

Tabel 3. Resultater af Færdselspolitiets hastighedsmålinger.

År	110/100 km/t-veje	90/80 km/t-veje	60 km/t-veje	Total
1976	73	3067	6067	9207
1977	93	3136	6192	9421
1978	77	3120	5885	9082
1979	85	2641	5382	8108
Sum	328	11964	23526	35818

Tabel 4. Færdselsuheld med personskade i perioden 15. marts - 30. september opdelt efter år og skønnet, generel hastighedsbegrænsning på uheldsstedet.

År	110/100 km/t-veje	90/80 km/t-veje	60 km/t-veje	Total
1976	51	1926	1918	3895
1977	64	2099	2106	4269
1978	60	2078	2010	4148
1979	70	1701	1761	3532
Sum	245	7804	7795	15844

Tabel 5. Færdselsuheld med personskade i perioden 15. marts - 30. september opdelt efter år og skønnet generel hastighedsbegrænsning på uheldsstedet. Kun uheld med alene motor-køretøjer impliceret er medtaget.

		Uheldets parter		
		Kun motor-køretøjer	Motorkøret. og lette trafikanter	Kun lette trafikanter
90/80 kmt/t veje	før 1.7	-20%	-18%	- 6%
	efter 1.7	-25%	- 2%	+28%
60 km/t veje	før 1.7	- 9%	- 6%	-11%
	efter 1.7	-24%	- 9%	+27%

Tabel 6. Færdselsuheld med personskade i perioden 15. marts - 30 september 1979. Procentiske afvigelser fra forventede uheldstal. Opdeling efter parternes art, fartgrænsezoner og uheldstidspunkt (før/efter 1. juli).

Personskader pr. uheld						
år	Motorkørende hvor disse er impliceret		Lette trafikanter hvor disse er impl.		Alle trafikanter	
	før 1/7	efter 1/7	før 1/7	efter 1/7	før 1/7	efter 1/7
1976	1.23	1.23	0.99	1.01	1.44	1.46
1977	1.24	1.26	1.01	0.96	1.44	1.46
1978	1.30	1.29	0.98	0.99	1.47	1.50
1979	1.29	1.18	1.00	1.01	1.46	1.41

Tabel 7. Personskader pr. uheld. Landeveje excl. motorveje uden for 60 km/t-zoner. Fordelt efter trafikant-kategori, år og tidspunkt. Den betragtede periode er hvert år 15.3-30.9.

Personskader pr. uheld

år	Motorkørende hvor disse er impliceret		Lette trafikanter hvor disse er impl.		Alle trafikanter	
	før 1/7	efter 1/7	før 1/7	efter 1/7	før 1/7	efter 1/7
1976	0.63	0.60	1.04	1.05	1.21	1.19
1977	0.64	0.63	1.02	1.04	1.19	1.19
1978	0.62	0.65	1.05	1.03	1.19	1.20
1979	0.61	0.61	1.04	1.05	1.18	1.19

Tabel 8. Personskader pr. uheld. Inden for 60 km/t-zoner.
Fordelt efter trafikantkategori, år og tidspunkt.
Den betragtede periode er hvert år 15.3-30.9.

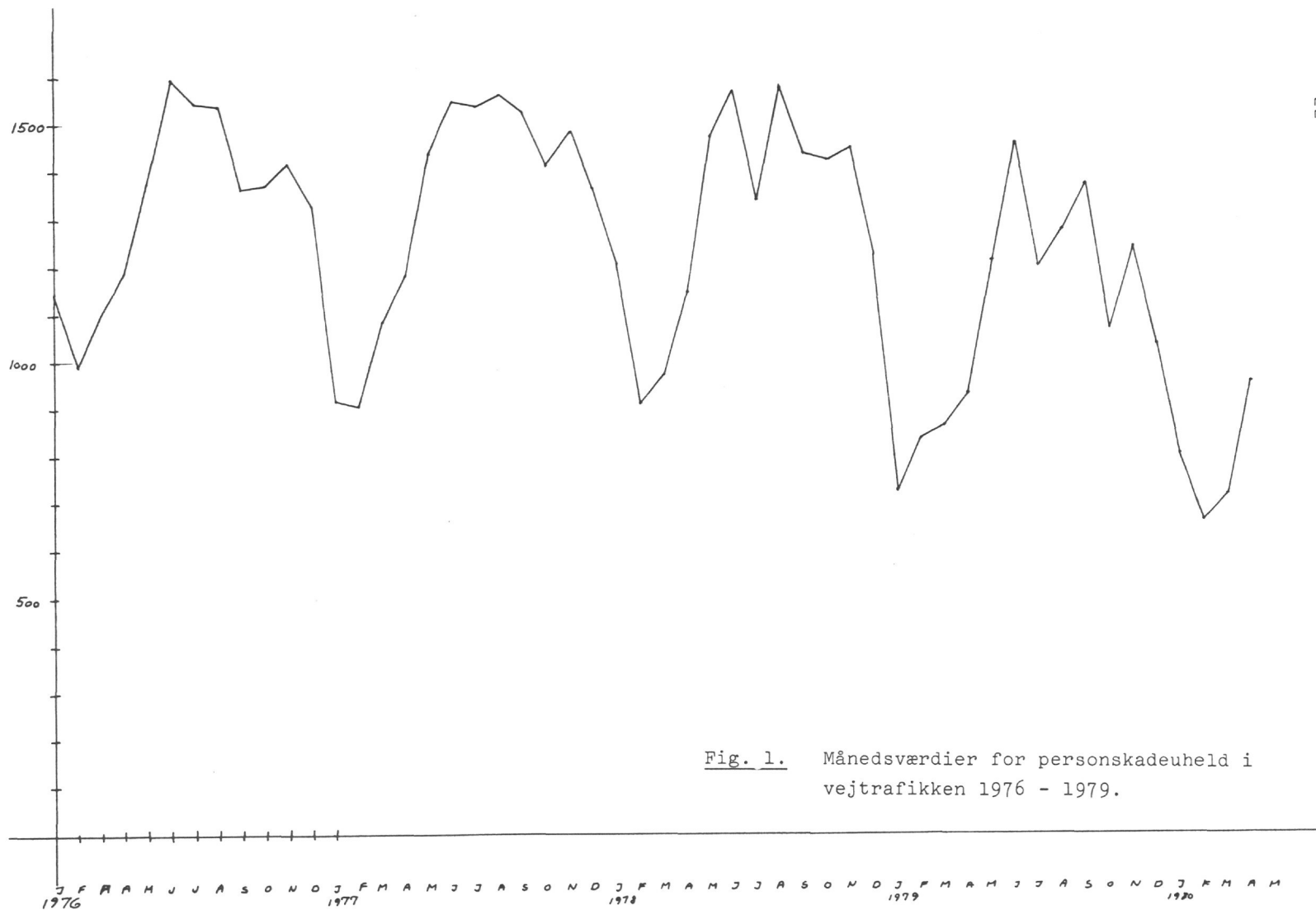


Fig. 1. Månedsværdier for personskadeuheld i vejtrafikken 1976 - 1979.

RÅDET FOR TRAFIKSIKKERHEDSFORSKNING

AKADEMIVEJ BYGNING 371 2800 LYNGBY TLF. (02)88 53 00 GIRO 6 54 86 44

Sag nr. 4.6.2

Arbejdsnotat nr. 3 (supplement)

Ændringer i trafikuheldenes antal efter den midlertidige
nedsættelse af fartgrænserne pr. 15.3. 1979.
(Supplement til arbejdsnotat nr.3 af 4. juni 1980).

3. september 1980

Jørgen Christensen

¹ gb.

1. Nedenstående tabel viser antallet af trafikuheld med personskade i perioden 15.3 - 30.9 i årene 1976 -1979 på motorveje, landeveje og veje i bymæssig bebyggelse, Tabellen omfatter kun uheld, hvor mindst ét motorkøretøj indblandet. Knallerter tælles i denne sammenhæng ikke som motorkøretøj.

År	Hastighedsgrænse på uheldsstedet (km/t)			
	110/100	90/80	60	Alle
1976	64	2693	4750	7507
1977	84	2814	4944	7843
1978	72	2787	4746	7605
1979	81	2306	4270	6657

På dette grundlag kan man for hvert fartgrænseområde beregne en forventet værdi af uheldstallene i den betragtede periode i 1979 og ved subtraktion af det faktiske antal uheld dernæst bestemme afvigelsen fra denne, absolut og procentisk. Resultatet fremgår af følgende tabel

	Hastighedsgrænse på uheldsstedet (km/t)			
	110/100	90/80	60	Alle
faktisk uheldstal	81	2306	4270	6657
forventet uheldstal	82	2859	4809	7750
difference - l	- 1	- 553	- 539	- 1093
% ændring	-1.2	- 19.3	- 11.2	- 14.1

Idet antallet af trafikuheld i en givet periode lader sig beskrive statistisk som resultatet af en såkaldt poisson-proces er det også muligt at foretage en statistisk bedømmelse af usædvanligheden af de faktiske uheldstals afvigelse fra de forventede uheldstal.

For uheldene på motorvejsstrækninger (110/100 km/t) må

det konstateres, at forskellen mellem observeret og forventet uheldstal ikke kræver anden forklaring end processens sædvanlige og tilfældige variation. (Dette udelukker ikke, at der faktisk kan være indtrådt en ændring i forholdene på motorvejene, som blot ikke lader sig konstatere i den beskedne datamængde der står til rådighed.)

For uheldene fra 90/80 km/t og 60 km/t-områderne er der derimod i begge tilfælde tale om afvigelser af en størrelse, som i praksis ikke kan forklares ved den tilfældige variation. Afvigelsen er statistisk signifikant og må betragtes som resultatet af, at risikoen for uheld er blevet mindre.

2. Rentabilitetsberegninger er en del af beslutningsgrundlaget ved nyanlæg og ombygninger af veje og andre trafikale anlæg. Ændringer i uheldstallet som følge af det pågældende anlæg modsvares af samfundsøkonomiske gevinster eller tab, der ofte kan indgå med betydelig vægt i anlæggets "driftsregnskab".

Uheldsomkostningerne pr. personskadeuheld andrager pr. 1. jan. 1980 ca. kr. 275.000. (heraf er ca 60% faktiske omkostninger, dvs. reparationsudgifter, hospitalsudgifter, produktionstab o. lign., mens resten er et skønnet "velfærdstab", en økonomisk ækvivalent for de menneskelige omkostninger ved trafikuheld, som netop ikke er omfattet af de beregnede udgifter.)

Faldet i trafikuheldstallet efter fartgrænseændringen andrager, som vist i det foregående, ca. 14%.

På årsbasis svarer dette til ca 2200 uheld, som i resourceforbrug, produktionstab o.lign. ville have "kostet samfundet" ca. 600 mill. kr.

TILSÆTTSIKKERHEDSKOMMISSIONEN

(Sekretariatet)

Den ?? . september 19P.0

Notatom hastighedsbegrænsningers indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje .

På grundlag af de politirapporter, der optages ved færdselsuheld, sker der indberetning til Danmarks Statistik, som udsender en årlig rapport om færdselsuheld. Vejdirektoratet har ud fra en stedfæstelse af de enkelte uheld foretaget en opgørelse over uheld på motorveje. Opgørelsen omfatter uheld på selve motorvejen, uheld på rampestrækninger ved til- og **fra-kørsel**, samt uheld ved motorvejsafslutninger. På dette grundlag fremkommer følgende oversigt over uheld i perioden 1976 - 1979: Tabel 1.

	Egentlige motorvejsuheld	Uheld på ramper og afslutninger.	laik	Index (1976 = 100)
1976	220	70	299	100
1977	296	91	3R7	129
197R	329	110	439	147
1979	309	100	409	137

Som det fremgår af oversigten er uheldstallene i perioden 1976 - 78 steget med næsten 50 %, mens denne tendens er afløst af et fald i 1979. Det bemærkes, at ca. 25 % af de uheld, der registreres som motorvejsuheld, rent faktisk finder sted på "ramper og afslutninger", d.v.s. på vejstrækninger, hvor der typisk køres med hastigheder, der ligger under de generelle hastighedsbegrænsninger for motorveje.

Uheldstallene på motorveje kan opdeles i uheld med personskade og uheld med materiel skade:

Tabel 2.

	Uheld på egent- lige motorveje		Uheld på ramper og afslutninger.		
	Person- skade.	Materiel skade.	Person- skade.	Materi- el skade	i- alt.
1976	111	109	33	46	299
1977	142	154	35	56	387
1978	152	177	39	71	439
1979	143	166	47	53	409

Det fremgår af ovenstående tabel, at langt den overvejende del af faldet i uheld i 1979 er et fald i uheld med materiel skade.

Ændringerne i uheldstallene kan skyldes en lang række indbyrdes samvirkende årsager. Som hovedårsager kan anføres:

1. Motorvejsnettets udbygning.
2. Trafikarbejdet.
3. Undrede kørselsmåder, f.eks. forårsaget af hastighedsbegrænsninger, stigning i benzinpriser, eller lignende.

Ad. 1. Motorvejsnettets udbygning.

Det samlede motorvejsnet er af vejdirektoratet opgjort til:

1/1-76: **345** km
1/1-77: 376 km
1/1-78: 417 km
1/1-79: 459 km
1/1-80: 459 km

En opgørelse over antallet af uheld direkte sammenholdt med antallet af km motorvej, der er i brug, kan ikke antages at give noget meningsfyldt billede af uheldsudviklingen. I stedet bør man se på uheldstallet i forhold til det trafikarbejde, der udføres på det samlede motorvejsnet. Udvidelsen af motorvejsnettet indgår som en bestanddel af beregningen af trafikarbejdet, jfr. nedenfor ad 2.

Ad. 2. Trafikarbejdet.

Trafikken på veje beregnes af vejdirektoratet efter nærmere fastlagte retningslinier og opgøres normalt i millioner kørte km. (Trafikarbejdet).

For trafikarbejdet på motorveje kan opstilles følgende oversigt:

Tabel 3.

År	Millioner kørte km	Index (år 1976 = 100)
1976	1.900	100
1977	2.150	113
1978	2.400	126
1979	2.550	134

Af tallene fremgår, at trafikarbejdet på motorvejene er steget i 1979. Det er ikke muligt at afgøre, om stigningsgraden udover tilgangen af nyere motorvejsstrækninger er blevet påvirket af nedsættelsen af hastighedsgrænsen den 15. marts 1979.

Uheldsfrekvensen opgøres normalt som antallet af uheld i forhold til antallet af kørte km. Foretages en sådan beregning fremkommer følgende oversigt:

Tabel 4.

År	Uheld pr. 100 mill, kørte km motorvej	Index i 1976 = 100
1976	15,7	100
1977	18,0	114
1978	18,3	116
1979	16,0	102

omfatter såvel kørte km på egentlige motorveje som på motorvejsramper og afslutninger.

Tabellen viser, at der i perioden 1976 - 1978 var en stigende tendens i uheldsfrekvensen, som måtte forventes at være resulteret i en stigning i index'et til over 116 i 1979.

I 1979 konstateres imidlertid et markant fald, som betyder, at uheldstallet er væsentlig mindre end de 2 forudgående år.

Ad. 3. Ændrede kørselsmåder.

a. Gennemsnitshastighed på motorveje.

Det er forbundet med stor usikkerhed at beskrive trafikanters kørselsmåde. Et moment af stor betydning er trafikanternes gennemsnitshastighed, og herunder spørgsmålet om i hvilken udstrækning denne ændres i forbindelse med ændringer i de generelle hastighedsbegrænsninger.

Vejdirektoratet, Pådet for Trafiksikkerhedsforskning og færdselspolitiet har gennem nogle år foretaget systematiske målinger af gennemsnitshastigheden på udvalgte målesteder på motorveje, motortrafikveje og landeveje uden for tættere bebyggede områder. Resultaterne af disse målinger er omtalt i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning's arbejdsnotat af 4. juni 1980.

Gennemsnitshastigheden på motorveje var inden nedsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning (fra 110 km/t til 100 km/t) den 15. marts 1979 målt til 97 km/t.

På grundlag af målinger foretaget af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet på enkelte målesteder på motorveje efter den 15. marts 1979 må det antages, at gennemsnitshastigheden er faldet med ca. 2 km/t.

Dette beskedne fald i gennemsnitshastigheden kan tages som udtryk for trafikanternes gennemsnitlige tidstab i forbindelse med nedsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning fra 110 km/t til 100 km/t på motorveje.

Det tidsøkonomiske tab, der følger af hastighedsnedsættelsen, må antages at være begrænset under hensyn til, at motorvejsnettet kun udgør ca. 5 % af det samlede overordnede vejnet. Trafikarbejdet på motorveje udgør dog ca. 10 % af trafikarbejdet på det samlede overordnede vejnet.

b. Hastighedsoverskridelser på motorveje.

Vejdirektoratet og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har endvidere foretaget en beregning over antallet af bilister, der overskred hastighedsbegrænsningerne på 110 km/t før 15. marts 1979 og 100 km/t efter 15. marts 1979. Der er herved tale om registrering af enhver overskridelse af de generelle hastighedsbegrænsninger.

Ved målinger foretaget på motorveje før 15. marts 1979 registreredes, at ca. 1/7 af samtlige trafikanter kørte over de tilladte 110 km/t.

Ved målinger foretaget efter 15. marts 1979 er registreret, at ca. 1/3 af samtlige trafikanter kørte over de nu tilladte 100 km/t. - Det er samtidig beregnet, at kun 1/20 af samtlige trafikanter kørte over 110 km/t.

Det er således konstateret, at ganske vist overskrider et større antal trafikanter hastighedsbegrænsningen på 100 km/t, men samtidig er antallet af trafikanter med de højeste hastigheder (d.v.s. over 110 km/t) reduceret væsentligt ved nedsættelsen af den generelle hastighedsgrænse fra 110 km/t til 100 km/t.

Sammenfatning og vurdering.

På grundlag af oplysningerne om udviklingen i **uheldsfrekvensen** i perioden 1976 - 78 og den deraf følgende forventede uheldsfrekvens i 1979, er der sket et fald i den faktiske uheldsfrekvens for 1979 på 10 - 15 %. Omregnet til antal af uheld drejer det sig om 50 - 60 uheld pr. år. Faldet er væsentligst sket i uheld med materiel skade. Faldet må tilskrives de ændrede kørselsmåder, som har kunnet konstateres efter nedsættelsen af de generelle hastighedsbegrænsninger og de forhøjede benzinpriser.

Selvom det ikke er muligt at afgøre, hvor stor en del af det konstaterede fald i uheldsfrekvensen, der kan tilskrives de ændrede hastighedsbegrænsninger, er der rimelig overensstemmelse med ovennævnte tal og erfaringer fra Sverige. I sommeren 1979 blev de generelle hastighedsbegrænsninger på motorveje i Sverige ændret fra 110 km/t til 90 km/t. Man konstaterede herved et fald i antallet af registrerede personskadeuheld på 25 %.

Hastighedsgrænser for personbiler i Europa.(Kilde FN¹s økonomiske kommission for Europa, 1979).

km/h	Inden for tættere bebygget område	Uden for tættere bebygget område	Motorveje
Vesttyskland	50	100	130
Østrig	50	100	130
Belgien	60	90	120
Bulgarien	60	80	120
Cypern	48	97	-
Danmark	60	90 (R0)	110 (100)
Spanien	60	90	100
Finland	50	80	120
Frankrig	60	90	130
Grækenland	-	80	80
Ungarn	60	100	120
Irland	48	97	97
Island	-	60	-
Italien	50	110	140
Luxembourg	60	90	120
Malta	-	64	64
Norge	50	80	90
Holland	50	80	100
Polen	50	100	100
Portugal	-	80	100
Østtyskland	50	80	100
Rumænien	60	100	100
Storbritanien	48	97	112
Sverige	50	70	110
Schweiz	60	100	130
Tjekkoslaviet	60	90	110
USSR	60	90	90
Jugoslavien	60	80	120

Cirkulære om lokale hastighedsbegrænsninger.

(Til politiet).

Ifølge færdselslovens § 42, stk. 3 og 4, kan der fastsættes hastighedsgrænser, der er højere eller lavere end de generelle hastighedsgrænser i færdselslovens § 42, stk. 1 og 2. Sådanne afgørelser træffes efter følgende regler:

Kapitel 1.

Myndighed og fremgangsmåde.

§ 1. Afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger træffes af justitsministeren eller politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed, jfr. færdselslovens § 92, stk. 4.

Stk. 2. Afgørelserne træffes på grundlag af oplysninger om bl.a. vejens beskaffenhed, randbebyggelsen, færdselsuheld, trafiktætheden og trafikdens sammensætning.

§ 2. Sager om hastighedsbegrænsning på hovedveje afgøres af justitsministeren. Sagerne indsendes af politiet til justitsministeriet med vejbestyrelsens udtalelse og politimesterens, i København politidirektørens, indstilling.

§ 3. Sager om hastighedsbegrænsning på andre veje end hovedveje afgøres af politimesteren, i København politidirektøren. Opstår der uenighed mellem politiet og vedkommende vejbestyrelse eller kommunale myndighed, afgøres sagen dog af justitsministeren. I sådanne tilfælde videresendes sagen af politiet til justitsministeriet med

vejbestyrelsens udtalelse og politimesterens, i København politidirektørens, indstilling.

Kapitel 2.

Højere hastighedsgrænse end den generelle.

§ 4. I tættere bebygget område fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle til 70, 80 eller 90 km i timen.

Stk. 2. Sådanne hastighedsgrænser kan f.eks. fastsættes på større gennemfarts- og ringveje samt på store udbyggede ind- og udfaldsveje, jfr. dog stk. 3.

Stk. 3. En hastighedsgrænse på 90 km i timen må kun fastsættes på veje, der er 4-sporede med midterrabat og uden signalanlæg.

§ 5. Uden for tættere bebygget område kan en højere hastighedsgrænse end den generelle alene fastsættes for motortrafikveje.

Stk. 2. Hastighedsgrænsen efter stk. 1 fastsættes til 100 km i timen. På motortrafikveje, der har et anlægspreg svarende til motorveje, kan grænsen dog undtagelsesvis fastsættes til 110 km i timen.

§ 6. På motorveje kan der ikke fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle.

Kapitel 3.

Lavere hastighedsgrænse end den generelle.

§ 7. I tættere bebygget område kan en

lavere hastighedsgrænse end den generelle kun fastsættes, hvor ganske særlige forhold taler herfor. En lavere hastighedsgrænse fastsættes normalt til 40 eller 50 km i timen.

Stk. 2. Sådanne hastighedsgrænser kan fastsættes, når det fremgår af oplysninger om bl.a. færdselsuheld, at hastigheden er den væsentligste ulykkesårsag eller ulykkesrisiko og navnlig i tilfælde, hvor der på veje med gennemgående trafik sker en farlig sammenblanding af forskellige trafik kategorier, f.eks. på smalle veje uden fortovej og med en ikke ubetydelig fodgænger- eller cykeltrafik.

Stk. 3. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan dog ikke fastsættes i de tilfælde, hvor en mere hensigtsmæssig regulering eller afmærkning skønnes at kunne forbedre forholdene tilstrækkeligt, jfr. f.eks. med hensyn til krydsende fodgængertrafik justitsministeriets skrivelse af 18. februar 1976 om afmærkning med gult blinklys ved skoler.

§ 8. Uden for tættere bebygget område fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle normalt til 50, 60, 70 eller 80 km i timen. En lavere hastighedsgrænse end 50 km i timen vil normalt være unødvendig, jfr. reglerne i færdselslovens § 41 om hastighedens afpasning efter forholdene.

Stk. 2. For veje gennem strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel kan den lavere hastighedsgrænse dog fastsættes til 40 km i timen. En sådan hastighedsgrænse kan begrænses til de måneder af året, hvor der er behov herfor.

Stk. 3. § 7, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende for fastsættelsen af hastighedsgrænser efter stk. 1 og 2.

§ 9. På motorveje kan der i særlige tilfælde fastsættes en lavere hastighedsgrænse

end den generelle. Dette kan f.eks. ske ved motorvejs tilslutning til det almindelige vejnet.

Stk. 2. Herudover kan der i ganske særlige tilfælde for motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse fastsættes en hastighedsbegrænsning, der ikke alene er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige hensyn, men også f.eks. i hensynet til at nedbringe støjniveauet.

Kapitel 4.

Øvrige bestemmelser.

§ 10. En afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning bør tages op til fornyet overvejelse, når forholdene omkring den pågældende vejstrækning er væsentligt ændrede, f.eks. ved ændringer af randbebyggelsen, nye signalanlæg, ændrede oversigtsforhold eller andre reguleringer.

§ 11. Politiets afgørelser i sager om lokale hastighedsbegrænsninger kan efter færdselslovens § 92, stk. 5 påklages til justitsministeriet.

Stk. 2. Politiets afgørelser skal indeholde oplysning om den i stk. 1 nævnte klage-

§ 12. Cirkulæret gælder ikke for de hastighedsgrænser, der måtte ønskes fastsat i forbindelse med en trafiksanering af den art, der er nævnt i færdselslovens § 40.

Kapitel 5.

Ikrafttrædelsesbestemmelser m.v.

§ 13. Cirkulæret træder i kraft den 1. maj 1977.

Stk. 2. Justitsministeriets cirkulære nr. 147 af 30. juni 1966 om hastighedsbegrænsning og justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 13. marts 1974 om fravigelse af de generelle hastighedsgrænser ophæves.

Justitsministeriet, den 14. april 1977.

Orla Møller.

/ P. Wiese.

/rh
JUSTITSMINISTERIET
FÆRDELSSIKKERHEDSAFDELINGEN
KØBMAGERGADE 43 . TELEFON (01) 14 36 15
POSTBOKS 21 31 . DK-1015 KØBENHAVN K

Brev nr. 4667
København, den 9. juli 1979.
Journal nr. F.afd. 1979-2210-57.

Til politiet og anklage-
myndigheden.

Cirkulæreskrivelse om bekendtgørelse om begrænsning af forbruget
af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning).

1. Ved bekendtgørelse nr. 79 af 9. marts 1979, der trådte i kraft den 15. marts 1979, har handelsministeriet fastsat generelle hastighedsgrænser for motorkøretøjer.

2. Efter bekendtgørelsens § 1, stk. 1, må der ikke anvendes motorbrændstof i motorkøretøjer (d.v.s. biler og motorcykler) til kørsel med hastigheder, der i tættere bebygget område overstiger 60 km/t, uden for tættere bebygget område 80 km/t og på motorveje 100 km/t.

Hvis der ved færdselstavler er fastsat en lavere hastighedsgrænse (f.eks. 50 km/t i tættere bebygget område), gælder den lavere grænse uændret, jfr. bekendtgørelsens § 1, stk. 2. Det samme er tilfældet, hvis der i øvrigt i henhold til færdselslovgivningen skal køres med en lavere hastighed (f.eks. efter færdselslovens §§ 41 eller 43).

På steder, hvor der er fastsat en højere hastighedsgrænse ^{er}, den generelle (f.eks. 70 km/t i tættere bebygget område), gælder den uændret, jfr. bekendtgørelsens § 1, stk. 3.

Reglerne i § 1, stk. 2 og 3, bevirker således, at alle eksisterende færdselstavler med angivelse af højeste tilladte hastighed fortsat

er gældende.

Efter bekendtgørelsens § 1, stk. 4, gælder hastighedsgrænserne ikke for udrykningskørsel, når det er påtrængende nødvendigt at køre med højere hastighed. Der sigtes hermed til kørsel, der er omfattet af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 143 af 15. april 1977 om udrykningskørsel.

3. Efter bekendtgørelsens § 2, stk. 1, 1.pkt., straffes overtrædelse af § 1, stk. 1 og 3, med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år. Det samme gælder efter § 2, stk. 1, 2.pkt., overtrædelse af § 1, stk. 2, såfremt der køres med en hastighed, der overskrider de grænser, der er fastsat i § 1, stk. 1. Begås lovovertrædelsen uagtsomt, er straffen alene bøde, jfr. § 2, stk. 2.

Bestemmelsen i § 2, stk. 1, 2.pkt., indebærer således, at overtrædelse af § 1, stk. 2, kun straffes efter bekendtgørelsen, hvis de generelle hastighedsgrænser efter § 1, stk. 1, samtidig overskrides.

4. Højesteret har den 28. juni 1979 afsagt 8 domme for overtrædelse af bekendtgørelsen. På baggrund af disse domme skal man anmode om, at sager om overtrædelse af bekendtgørelsens § 1, stk. 1 og 3, søges afgjort ved bøder efter følgende retningslinier:

Overskridelser:	Bødekrav:
under 20 km/t	500 kr.
fra og med 20 km/t	800 kr.
fra og med 25 km/t	1000 kr.
fra og med 30 km/t	1200 kr.
fra og med 50 km/t	2000 kr.

Hvis der foruden overtrædelse af bekendtgørelsen samtidig foreligger overtrædelse af færdselslovens regler om højeste tilladte hastighed, skal dette bl.a. af hensyn til spørgsmålet om eventuel frakendelse

af førerretten fremgå af sigtelse og tiltale. Ved fastsættelsen af bødekrauet skal der imidlertid i en sådan situation kun tages hensyn til overtrædelsen af bekendtgørelsen, hvilket medfører, at de ovennævnte bødetakster skal lægges til grund.

Eksempel a: Hvis der i tættere bebygget område køres med en hastighed på 80 km/t, skal der rejses tiltale for overtrædelse af både bekendtgørelsen og færdselsloven. Bødepåstanden skal derimod alene støttes på bekendtgørelsen, og bødekrauet skal fastsættes med udgangspunkt i en hastighedsgrænse på 60 km/t, d.v.s. en hastighedsoverskridelse på 20 km/t. Bødekrauet bliver herefter 800 kr.

Eksempel b; Hvis der i tættere bebygget område køres med en hastighed på 85 km/t, og den tilladte hastighed ved skiltning er 70 km/t, skal der rejses tiltale for overtrædelse af både bekendtgørelsen (§ 1, stk. 3) og færdselsloven (§ 4, stk. 1). Bødepåstanden skal derimod alene støttes på bekendtgørelsen, og bødekrauet skal således fastsættes til 500 kr.

5. Kun en af de nævnte domme (sag 195/1979) vedrørte overtrædelse af bekendtgørelsens § 1, stk. 2: En bilist kørte i tættere bebygget område med en hastighed på 65 km/t, selvom den tilladte hastighed ved skiltning var 40 km/t. Højesterets præmisser lyder således:

"Under hensyn til den ringe overskridelse af 60 km-fartgrænsen, som gør forholdet strafbart også efter handelsministeriets bekendtgørelse, findes bøden, hvis størrelse efter de hidtidige retningslinjer ville have været 500 kr., passende at kunne sættes til 600 kr."

På baggrund af denne dom skal man anmode om, at sager om overtrædelse af bekendtgørelsens § 1, stk. 2, søges afgjort ved bøder, der fastsættes efter de retningslinier, der gælder for overtrædelse af færdselsloven, med et tillæg på 100 kr. for hver påbegyndt 10 km/t, hastighedsgrænserne i bekendtgørelsens § 1, stk. 1, er overskredet.

Fører anvendelsen af disse bødetakster til, at der skal fastsættes et højere bødekraft, end der følger af retningslinierne under pkt. 4, skal disse dog anvendes, se eksempel e.

Eksempel c: Såfremt en bil, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, kører på motorvej med en hastighed på 90 km/t, er bekendtgørelsen ikke overtrådt. Der er derimod sket en overtrædelse af færdselsloven, idet den højest tilladte hastighed for sådanne køretøjer er 70 km/t, jfr. færdselslovens § 43, stk. 1, nr. 2 (Bødekrav 350 kr.).

Eksempel d: Såfremt en bil, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, uden for tættere bebygget område kører med en hastighed på 90 km/t, skal der rejses tiltale for overtrædelse af både bekendtgørelsen og færdselsloven. Bødepåstanden skal støttes på færdselsloven (350 kr.) med et tillæg på 200 kr., idet hastighedsgrænsen i bekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 2, er overskredet med 10 km/t. Bødekrav 550 kr. Det samme gælder, hvis den tilladte hastighed ved skiltning er 70 km/t. Køres der med en hastighed på 85 eller 100 km/t, skal bødekraftet fastsættes til henholdsvis 350 kr. (250 + 100) og 950 kr. (650 + 300).

Eksempel e: Hvis der i tættere bebygget område køres med en hastighed på 90 km/t, selv om den tilladte hastighed ved skiltning er 50 km/t, skal bødekraftet fastsættes efter retningslinierne under pkt. 4, altså til 1200 kr. (overskridelse på 40 km/t). Dette skyldes, at anvendelse af retningslinierne under pkt. 5 fører til et højere bødekraft, nemlig 1350 kr. (950 + 400).

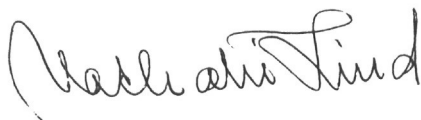
6. De ovennævnte bødekraft skal anvendes både ved uagtsomme og forsætlige overtrædelser.

For grupper med en lav indtægt skal bødekraftet nedsættes efter retningslinierne i pkt. 4.4. og 4.5. i rigsadvokatens meddelelse 7/77 af 29. april 1977 om bødetakster i politisager.

Fravigelse af de ovenfor nævnte bødetakster bør i øvrigt kun ske, hvor der foreligger konkrete omstændigheder. Det vil således i almindelighed være upåkrævet at fremskaffe oplysninger om sigtedes økonomiske forhold før tiltalerejsning. De gældende regler om inddrivelse af bøder berøres ikke.

Der skal ikke ske indberetning til rigsregistraturen af afgørelsen om sager, der alene vedrører overtrædelse af bekendtgørelsen.

7. Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 12. marts og 17. april 1979 ophæves.



Nathalie Lind



H.C. Abildtrup

Bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning)

I henhold til § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, i lov nr. 236 af 6. juni 1968 om forsyningsmæssige foranstaltninger som ændret ved lov nr. 197 af 28. maj 1975 og med tilslutning af folketingets energipolitiske udvalg fastsættes:

§ 1. Motorbrændstof må ikke anvendes i motorkøretøjer til kørsel med hastigheder, der overskrider følgende grænser, jfr. dog stk. 2 og 3:

- 1) i tættere bebygget område: 60 km i timen,
- 2) uden for tættere bebygget område: 80 km i timen,
- 3) på motorveje: 100 km i timen.

Stk. 2. På steder, hvor der ved færdselstaver er fastsat en lavere hastighedsgrænse end efter stk. 1, gælder den lavere hastighedsgrænse. Det samme gælder, såfremt der i øvrigt i henhold til færdselslovgivningen skal køres med en lavere hastighed.

Stk. 3. På steder, hvor der ved færdselstaver er fastsat en højere hastighedsgrænse end efter stk. 1, gælder den højere hastighedsgrænse.

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke for udrykningskørsel, når det er påtrængende nødvendigt at køre med en højere hastighed.

§ 2. Overtrædelse af § 1, stk. 1 og 3, straffes med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år. Det samme gælder overtrædelse af § 1, stk. 2, såfremt der køres med en hastighed, der overskrider de grænser, der er fastsat i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Begås lovovertrædelsen uagtsomt, er straffen alene bøde.

§ 3. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. marts 1979.

Handelsministeriet, den 9. marts 1979

ARNE CHRISTIANSEN

/ A. Henriksen

Notat om virkningen af at hæve hastighedsgrænsen på motorveje og motortrafikveje til 110 henholdsvis 90 km/t.

1. Baggrund.

Vejdirektoratet har foretaget en beregning af konsekvenserne af at sætte den tilladte hastighed på motorveje op fra 100 til 110 km/t samt øge den fra 80 til 90 km/t på motortrafikveje. Formålet med undersøgelsen har været at belyse, om det var muligt ved at øge hastighedsgrænsen at trække mere trafik fra de almindelige veje ud på de trafiksikre motorveje og motortrafikveje og dermed opnå en samlet reduktion i antallet af trafikuheld.

I notatet belyses således de sikkerhedsmæssige konsekvenser, og der gøres endvidere rede for de øvrige trafikøkonomiske konsekvenser i form af sparet rejsetid og ændrede kørselsomkostninger. Da energihensynet var årsagen til, at 80 - 100 km/t hastighedsgrænserne blev indført pr. 15 marts 1979, er dette behandlet særskilt.

2. Beregningsforudsætninger.

Til beregning af trafikken på vejnettet og til beregning af overflytningen af trafik som følge af ændrede hastighedsbegrænsninger er anvendt Vejdirektoratets Landsmodel for biltrafik. I denne model beregnes trafikken i et gennemsnitligt hverdagsdøgn udenfor sommerperioden. Trafikken er fordelt på vejnettet ud fra den forudsætning at alle trafikanter følger den hurtigste rute fra udgangspunkt til mål.

Beregninger er foretaget for et vejnet, der svarer til det der i øjeblikket må forudsættes at eksistere omkring 1990. De væsentligste ændringer i forhold til dagens vejnet er, at det lille H er antaget færdigudbygget som motorvej samt at Løgten - Tåstrup, Ydre ring ved Århus, Kirkeånsvejen, M 5 (Tåstrup - Kongevejen)^{x)} og Hillerødmotorvejens fortsættelse til Herredsvejen er anlagt som motortrafikveje.

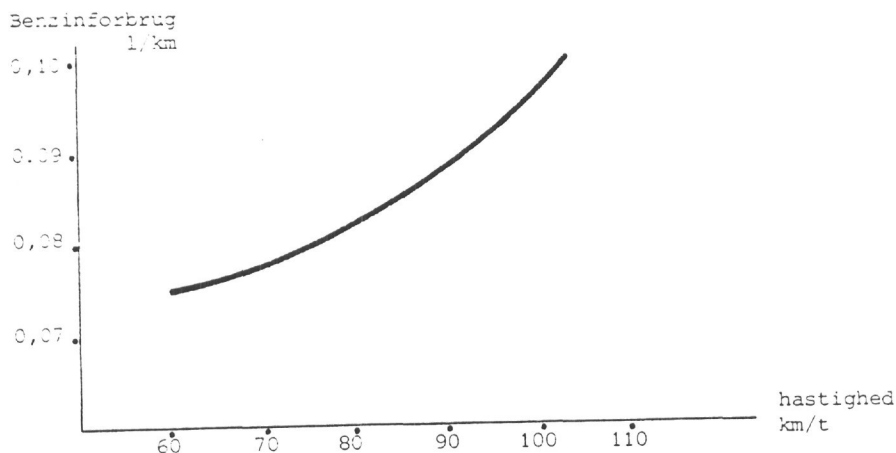
x) selv om der hersker usikkerhed om M 5 er projektet her medtaget i regneeksemplet.

Landsmodelien beregner som nævnt trafikken i et hverdagsdøgn uden for sommerperioden. Hvad angår trafikniveauet er det valgt at foretage beregningerne for 1980. Der er således ikke overensstemmelse mellem vejnetsforudsætningen (1990) og trafikniveauforudsætningen (1980), men dette har ingen væsentlig betydning for undersøgelsens konklusioner.

Med hensyn til forudsætninger vedrørende hastigheder er der regnet med samme forøgelser i middelhastigheder ved en forøgelse af den tilladte hastighed, som der er konstateret fald i middelhastigheder efter indførelsen af hastighedsgrænserne 80 og 100 km/t. Helt konkret er der regnet med, at en forøgelse af hastighedsbegrænsningen på motorveje fra 100 til 110 km/t giver en forøgelse i middelhastighed på 2 km/t, medens en forøgelse af hastighedsbegrænsningen på motortrafikveje fra 80 til 90 km/t giver en forøgelse i middelhastighed på 7 km/t. En motortrafikvej, hvor middelhastigheden i dag vurderes til f.eks. 78 km/t vil således efter forøgelsen i hastighedsbegrænsning vurderes til at have en middelhastighed på 85 km/t.

Til beregning af de sikkerhedsmæssige konsekvenser er der anvendt uheldsfrekvenser baseret på den koordinerede uheldsstatistik 1976-78. Der er regnet med frekvenser for både person- og materielskadeuheld, idet disse dog er reduceret med 10 % for motorvejes vedkommende og 15 % for alle øvrige vejes vedkommende svarende til den reduktion, der er konstateret efter indførelsen af hastighedsgrænserne 80 og 100 km/t. I de beregninger, hvor hastighedsbegrænsningen ændres, ændres uheldsfrekvensen tilsvarende.

Endelig er ændringer i brændstofforbruget som følge af andre hastighedsbegrænsninger beregnet. Beregningerne er foretaget som ændringer i benzinforbruget idet omstående figurer vedrørende benzinforbrugets hastighedsafhængighed er anvendt og det er forudsat at alle køretøjer anvender benzin som drivmiddel. For vejstrækninger i bymæssig bebyggelse er anvendt et benzinforbrug uafhængigt af hastigheden på 0,125 l/km.



3. Resultater.

Der er udført tre beregninger. Den første tager udover ovennævnte forudsætninger udgangspunkt i de eksisterende hastighedsbegrænsninger og benævnes 60/80/100. I den anden beregning, der benævnes 60/80/110, forudsættes den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje sat op til 110 km/t. Den tredje beregning benævnes 60/80/90/110 og i den forudsættes den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje ligeledes sat op til 110 km/t og på motortrafikveje til 90 km/t. På øvrige veje fastholdes hastighedsbegrænsningen på 80 km/t udenfor og 60 km/t i **byområder**.

I det følgende er resultaterne angivet i tabelform på en sådan måde, at der er angivet forøgelser af de forskellige elementer ved beregningerne 60/80/110 og 60/80/90/110 i forhold til beregning 60/80/100.

Forøgelse i trafikarbejdet udtrykt i mio køretøjs km. pr. år:

	60/80/110	60/80/90/110
Motorveje	+ 47,6	+ 42,5
Motortrafikveje	- 0,7	+ 27,8
Øvrige veje	- 30,8	- 50,4
Ialt	+ 16,1	+ 19,9



Trafikarbejdet forøges således med ialt 16 - 20 mio køretøjs-km pr. år svarende til knap 1 /oo af det totale trafikarbejde.

Forøgelse af antal uheld med person- eller materielskade pr. år:

	60/80/110	60/80/90/110
Motorveje	+ 87,6	+ 86,7
Motortrafikveje	- 0,2	+ 29,7
Øvrige veje	- 17,4	- 31,5
Ialt	+ 70,0	+ 84,9.

På motorvejsstrækningerne sker der en forøgelse af uheldsantallet dels som følge af overflytningen af trafik, dels som følge af, at uheldsfrekvensen forøges for alle trafikanter på motorvejen, når den generelle hastighedsbegrænsning øges til 110 km/t.

Sidstnævnte effekt er den dominerende, idet næsten 90 % af forøgelsen i uheldstallet skyldes den højere uheldsfrekveris.

Det ses, at aflastningen af det øvrige vejnet ikke er så stor, at den resulterende uheldsbesparelse opvejer forøgelsen af uheld på motorvejsnettet. Nettoresultatet er således en beskeden forøgelse af antallet af uheld.

Forøgelse af tidsforbruget udtrykt i 1000 timer pr. år:

	60/80/110	60/80/90/110
Motorveje	- 317,9	- 371,6
Motortrafikveje	- 8,8	- 112,4
Øvrige veje	- 487,3	- 795,3
Ialt	- 814,0	-1.279,3

I begge beregninger er der tale om tidsbesparelser på alle vej kategorier.

På motorveje forekommer der således tidsbesparelser selv om trafikmængderne



er forøget, idet hastigheden er sat op for alle trafikanter. Totalt er der tidsbesparelser af en størrelsesorden på ca. 1. million timer om året.

Forøgelse i benzinforbrug udtrykt i mio.liter pr. år:

	60/80/110	60/80/90/110
Motorveje	9,1	¹ 8,7
Motortrafikveje	- 0,1	3,9
Øvrige veje	- 2,4	- 4,0
lait	6,6	8,6

Benzinforbruget bliver som ventet totalt set forøget ved at forhøje den tilladte hastighed. Forøgelsen er af størrelsesorden 6-9 mio liter benzin pr. år.

Forøgelsen i trafikomkostninger udtrykt i mio kr.:

	60/80/110				60/80/90/110			
	Kørsel	Uheld	Tid	lait	Kørsel	Uheld	Tid	lait
Motorveje	+30,5	+11,6	-9,7	+32,4	+27,2	+11,5	-11,3	+27,4
Motortrafikveje	- 0,4	- 0,0	-0,3	- 0,7	+17,8	+ 4,7	- 3,4	+19,1
Øvrige veje	-19,7	- 2,8	-14,9	-37,4	-32,3	- 5,0	-24,3	-61,6
lait	+10,4	+ 8,8	-24,9	-5,7	+12,7	+11,2	-39,0	-15,1

Trafikantomkostningerne er beregnet på basis af Vejdirektoratets trafikøkonomiske enhedspriser, prisniveau 1/7-79.

Det ses at en forøgelse af hastighederne totalt set giver en besparelse i trafikomkostningerne. Ud fra en senere trafikøkonomisk vurdering ligger der således en samfundsøkonomisk besparelse i dette, men besparelsen ligger alene på tidselementet, idet både kørslen og uheldene giver anledning til en forøgelse af trafikantomkostningerne.

