

virkning på de modkørende og derved vanskeliggøre deres kørsel. Derfor bør kravet til lygteføring i bymæssig bebyggelse, hvor gadebelysningen er tilstrækkelig til at se vejbanelen, alene gå på at markere køretøjet, og hertil er positionslyset tilstrækkeligt.

Udvalgets flertal kan hermed tilslutte sig denne betragtning, medens et mindretal (Voigt (FP), Gudme (RV) og Kurt Brauer (SF)) har stillet ændringsforslag til § 33, hvorefter alene nærlys kan anvendes i bymæssig bebyggelse.

### *Hastighedsgrænserne.*

#### 1. Generelle hastighedsbegrænsninger.

Efter indførelse af de generelle hastighedsgrænser i 1974 har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning foretaget undersøgelser af hastighedsbegrænsningernes virkning. Rådet har redegjort for erfaringerne med hastighedsbegrænsningerne i 1974-75 i notat 118, der er gennemgået af udvalget. Resumeet og konklusionen af undersøgelsen er følgende:

„Den 14. marts 1974 indførtes generelle hastighedsgrænser for trafikken i Danmark: 60 km/t i bymæssige områder, 90 km/t på landet, dog 110 km/t på motorvej.

Virkningerne heraf er søgt belyst ved 1) en analyse af antallet af færdselsuheld i perioden 1. april 1974 til 31. marts 1975 (forsøgsåret) sammenlignet med perioden 1. april 1972 til 31. marts 1973 (kontrolåret), 2) en vurdering af trafikken omfang i de to perioder og 3) en vurdering af hastighederne på visse punkter af vejnettet dels før og efter hastighedsbegrænsningernes indførelse, dels igennem forsøgsåret.

Resultaterne heraf har været følgende: Der er konstateret en klar nedgang såvel i antallet af færdselsuheld som i antallet af tilskadekomne personer i forsøgsåret.

Nedgangen findes både i by og på land. Den er særlig markant for uheld kun med motorkøretøjer, men også antallet af uheld mellem motorkøretøjer og lette trafikanter — (eller alene med lette trafikanter) — er faldet betydeligt.

Nedgangen kan kun med ringe sandsynlighed forklares alene ud fra ændringer i trafikken omfang eller fra generelle langtids-tendenser i de seneste års uheldsudvikling.

Da der er konstateret nedgange i de målte hastigheder på vejnettet, konkluderes det, at det er overvejende sandsynligt, at lavere

hastigheder har haft afgørende betydning for en væsentlig del af nedgangen i antallet af uheld og i antallet af personskader.

Hastighedsændringerne kan tænkes at være forårsaget af selve hastighedsbegrænsningen (lovbestemmelsen), men også andre forhold, f. eks. de stærkt forhøjede benzinpriser, kunne tænkes at have haft betydning. Det kan ikke afgøres sikkert, hvilke af disse forhold der har haft størst indflydelse.

En sammenligning med forholdene i Norge og Sverige, som har haft hastighedsbegrænsninger før og efter oliekrisen, tyder dog på, at selve hastighedsbegrænsningen har været af betydning. I samme retning peger hastighedsobservationer i dagene omkring 14. marts 1974.

Ved undersøgelser i andre lande — f. eks. Vesttyskland — er anført, at en forsøgsperiode på et år er for kort til at vurdere de blivende virkninger af generelle hastighedsbegrænsninger. Det kan derfor ikke udelukkes, at situationen i de kommende år vil udvikle sig i ugunstig retning.

En række ydre omstændigheder i forbindelse med undersøgelsen har medført, at de indsamlede data ikke tillader på sikkert videnskabeligt grundlag at vurdere hastighedsbegrænsningernes virkning isoleret.“

Der har i udvalget været enighed om, at hastighedsbegrænsninger skal fremgå direkte af loven.

Ministeren har på baggrund af erfaringerne fra forsøgsperioden foreslået, at de gældende hastighedsgrænser på 60, 90 og 110 km/t fortsat opretholdes.

Et flertal af udvalget (socialdemokratiets medlemmer af udvalget samt Holmberg (V), Nathalie Lind (V), Birgitte Oxdam (V), Poul H. Møller (KrF) og Kaj Hansen (DKP)) har tiltrådt dette.

2 mindretal har stillet forslag om forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje. Biltzing (V), Tange (FP) og Gudme (RV) har foreslået grænsen forhøjet til 120 km/t, medens Voigt (FP) har foreslået, at der ikke fastsættes nogen generel hastighedsgrænse for kørsel på motorveje.

Et tredje mindretal (Kurt Brauer (SF) og Hagen Hagensen (KF)) har foreslået, at der ikke fastsættes generelle hastighedsgrænser,