

De nærmere regler om lokale hastighedsgrænser er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger med tilhørende cirkulæreskrivelse af samme dato. Det fremgår heraf, at en højere hastighedsgrænse end den generelle kun kan fastsættes i tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen kan forhøjes til 60, 70 eller 80 km i timen, og på motortrafikveje, hvor en højere lokal hastighedsgrænse kan fastsættes til 90 km i timen. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes på alle vejkatégorier. For så vidt angår motorveje er der i cirkulæret peget på, at fastsættelse af en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle f.eks. kan ske ved motorvejens tilslutning til det almindelige vejnet.

3.2. Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger vedrørende motorvejshastigheden

3.2.1. Færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 905/80 om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)

Færdselssikkerhedskommissionen af 18. maj 1966 afgav i oktober 1980 1. delbetænkning om generelle hastighedsbegrænsninger (betænkning 905/80), hvori et overvejende flertal anbefalede, at den lokale hastighedsbegrænsning på motorveje blev nedsat fra 110 km i timen til 100 km i timen.

Grundlaget for Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger var en færdselssikkerhedsmæssig vurdering af forskellige målinger af gennemsnitshastigheder m.v. samt statistiske oplysninger om uheldstallet i perioden 15. marts - 30. september 1979 set i forhold til tilsvarende periode i de foregående år.

Ved lov nr. 191 af 29. april 1981 om ændring af færdselsloven blev hastighedsgrænsen i færdselsloven fastsat til 100 km i timen, hvilket svarede til den gældende, midlertidige hastighedsgrænse, som var fastsat i medfør af energiforsyningslovgivningen.

Med hensyn til de nærmere oplysninger for de nævnte vejtyper henvises i øvrigt til Justitsministeriets lovforslag nr. L 97 af 28. november 1980 (Folketingstidende 1980/81, tillæg A, spalte 2473 ff) og Færdselssikkerhedskommissionens betænkning side 27 ff samt betænkningens bilag B-D.

3.2.2. Færdselssikkerhedskommissionens udtalelse af 30. juni 1989 om de generelle hastighedsbegrænsninger

Færdselssikkerhedskommissionen af 3. juni 1986 har på ny behandlet bl.a. spørgsmålet om hastig-

hedsgrænsen på motorveje i sin udtalelse af 30. juni 1989 om de generelle hastighedsbegrænsninger.

3.2.2.1. Grundlaget for Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger

Kommissionen har i sin udtalelse foretaget en gennemgang af statistiske oplysninger om færdselsuheld, gennemsnitshastigheder og ulykkesrisici på de forskellige vejkatégorier. Kommissionen foretog også en sammenligning af gældende hastighedsgrænser og antallet af omkomne m.v. mellem en række vesteuropæiske lande og behandlede særskilt erfaringer fra Holland og USA, hvor man havde aktuelle erfaringer om konsekvenserne af øget tilladt hastighed på motorveje. Disse statistiske oplysninger m.v. er opdateret og beskrevet neden for under pkt. 3.3. og 3.4.

Herudover indhentede Kommissionen et notat fra Rådet fra Trafiksikkerhedsforskning om de mulige færdselssikkerhedsmæssige følger af en højere hastighedsgrænse på motorveje. I Rådets notat af 16. januar 1989 omtales de mekanismer, hvormed en forøgelse af hastighedsgrænsen på motorveje kan forventes at påvirke færdselssikkerheden. Der peges på følgende forhold:

1. Højere gennemsnitshastigheder og dermed større ulykkesrisiko for motorvejstrafikken.
2. Tiltrækning af trafikanter fra mindre sikre veje og dermed bedre sikkerhed for disse trafikanter.
3. Udstødning af trafikanter til roligere, men mindre sikre veje og dermed ringere sikkerhed for disse trafikanter.
4. Kortvarigt højere gennemsnitshastigheder for den trafik, der efter at have kørt på en motorvejstrækning skal trafikere andre veje med et lavere hastighedsniveau.

I Rådets notat peges der på, at en forøgelse af hastighedsgrænsen på motorveje vil medføre en forøgelse af ulykkesrisikoen, men denne risikoforøgelse vil afhænge af, i hvilket omfang en højere hastighedsgrænse medfører højere gennemsnitshastigheder. Rådet peger i den forbindelse bl.a. på, at det ikke med sikkerhed kan forudsiges, i hvilket omfang gennemsnitshastigheden vil stige.

Rådets notat beskriver endvidere muligheden for i forbindelse med en forhøjelse af hastighedsgrænsen at overføre trafik til motorvejene fra det øvrige vejnet. Det anføres i notatet, at der skal overføres betydelige mængder trafik fra det øvrige vejnet som kompensation for en højere hastighed på motorveje. I den forbindelse bemærker Rådet, at et skøn over trafikken på det øvrige vejnet lader ane, at det kan blive