



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

**Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

## **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

## **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

## **Links**

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

BETÆNKNING  
VEDRØRENDE  
HASTIGHEDSBEGRÆNSNING

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

*Kommissionens betænkning nr. 8*

BETÆNKNING NR. 567

1970

Statens trykningskontor

Ju 00-91-bet.

ISBN 87 505 0953 6

## INDHOLD.

Indledning .....	7
I. Emnets behandling og <b>afgrænsning</b> .....	9
II. Hastighedsreglerne i Danmark .....	11
A. Tidligere bestemmelser .....	11
1. Tiden indtil 1953 .....	11
2. Ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser i 1953 .....	11
3. Ændringerne vedrørende lokale hastighedsbegrænsninger i 1957 og 1959 .....	15
4. Justitsministerens forslag i 1959 om generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i tæt bebyggede områder .....	14
5. De periodiske hastighedsbegrænsninger i 1961 - 1964 .....	15
B. Gældende danske regler .....	16
1. Almindelige regler om hastighed .....	16
2. Lokale hastighedsbegrænsninger .....	17
C. Reglernes håndhævelse .....	20
1. Politikontrollen .....	20
2. Sanktionerne .....	21
III. Regler om hastighedsbegrænsning i udlandet .....	24
A. Lokale hastighedsbegrænsninger .....	24
B. Generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse ...	24
C. Periodiske generelle hastighedsbegrænsninger udenfor bymæssig bebyggelse .....	25
D. Permanente generelle hastighedsbegrænsninger udenfor bymæssig bebyggelse .....	26
1. Norge .....	26
2. Sverige .....	27
3. England .....	28
E. Vejledende hastighedsangivelser .....	29
F. Minimumshastighedsgrænser .....	29
IV. Virkningen af hastighedsbegrænsning .....	30
A. Sammenfatning af undersøgelsesresultater indtil i 1960 (R.J. Smeeds rapport) .....	32
1. Begrænsningers virkning på hastighederne .....	32
2. Generelle hastighedsbegrænsninger i byområder .....	33
3. Hastighedsbegrænsning på hoved- og motorveje uden for byer .....	33
4. Konklusioner .....	34

B.	Sammenfatning af resultaterne vedrørende periodiske <b>hastighedsbegrænsninger</b> .....	35
C.	Danmark .....	35
	1. Den almindelige statistik .....	35
	2. Hastighedsmålinger .....	37
	a) Uden for byområder .....	37
	b) Målinger i Københavns kommune .....	37
	c) Hastighedsbegrænsnings betydning for rejse- hastigheden .....	40
	3. Virkningen af de periodiske hastighedsbegrænsninger	41
	4. Virkningen af de vejledende hastighedsangivelser ...	43
D.	Sverige .....	43
E.	England .....	44
F.	Schweiz .....	44
	1. Vejledende hastighedsangivelser .....	44
	2. Lokale hastighedsbegrænsninger .....	45
G.	Holland .....	46
H.	Frankrig .....	46
V.	Kommissionens overvejelser .....	47
	A. Baggrunden for emnets behandling i kommissionen	47
	B. Almindelige synspunkter vedrørende hastighedsbe- grænsning .....	47
	C. De enkelte former for hastighedsbegrænsning .....	51
	1. Generel hastighedsbegrænsning i byområder ..	51
	a) Flertallets synspunkter .....	52
	1° Udlandet .....	52
	2° Dansk materiale .....	53
	3° Trafikkens afvikling .....	54
	4° Bymilieuet .....	54
	5° Flertallets konklusion .....	56
	b) Mindretallets synspunkter .....	57
	1° Sikkerhedsmæssige hensyn .....	57
	2° Hensynet til bymilieuet .....	57
	3° Politiets kontrol .....	58
	4° Mindretallets konklusion og forslag ..	58
	2. Generel hastighedsbegrænsning uden for byområder ...	59
	a) Forhold af betydning for spørgsmålet om ind- førelse af hastighedsbegrænsning uden for byer ..	60
	b) Undersøgelserne af de periodiske hastigheds- begrænsninger i Danmark .....	61

c) Sammenfatning af kommissionens synspunkter og forslag .....	.65
1° Flertallets synspunkter .....	.65
2° Mindretallets synspunkter .....	.67
a. Argumentation for en generel øverste ha- stighedsgrænse .....	.67
b. Niveauet .....	.68
c. Supplerende bemærkninger fra et medlem af mindretallet (Grau) .....	.69
3. Lokale hastighedsbegrænsninger .....	.73
a) Udgangspunktet for kommissionens drøftelser ....	.73
b) Sammenfatning af kommissionens synspunkter .....	.73
4. Minimumshastighedsgrænser .....	.75
5. Vejledende hastighedsangivelser .....	.75
a) På strækninger .....	.75
b) På bestemte steder .....	.76
6. Ophævelse af hastighedsbegrænsninger om natten ....	.76
7. Propaganda- og oplysningsvirksomhed .....	.78

Bilag;

1. Skrivelser af 7. november 1968 og 18. februar 1969 fra den danske købstadforening, foreningen bymæssige kommuner og de samvirkende kommunalforeninger .....	.79
2. Skrivelse af 13. februar 1969 fra Københavns Magistrat .....	.82

## INDLEDNING.

Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat af justitsministeren ved skrivelse af 18. maj 1966 med den opgave at overveje og fremkomme med forslag til foranstaltninger med henblik på forbedring af færdselssikkerheden på vejene. Kommissionen har tidligere afgivet ialt 7 betænkninger med sådanne forslag, senest betænkning nr. **515/1969** vedrørende spirituspåvirkede motorførere.

Under behandlingen af emnet hastighedsbegrænsning har kommissionen haft følgende sammensætning:

Folketingsmand Axel Ivan Pedersen, formand.  
Folketingsmand Edv. Boye Hansen.  
Folketingsmand Gustav Holmberg.  
Folketingsmand Niels Ravn.  
Folketingsmedlem fru Else-Merete Ross.  
Folketingsmand Arne Larsen.  
Vejdirektør K. Bang, ministeriet for offentlige arbejder.  
Direktør Ulrik Duurloo, Rådet for større færdselssikkerhed.  
Afdelingschef Poul Eefsen, justitsministeriet.  
Politimester Mogens Grau, foreningen af politimestre i Danmark.  
Bilinspektør Frede Jensen, Statens biltilsyn og landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører.  
Direktør Viggo Lærkes, Forenede Danske Motorejere.  
Politiinspektør Bent Schlüter, rigspolitichefen.

Politiinspektør E. Groes-Petersen, Københavns politi, har været medlem af kommissionen indtil han afgik ved døden i december **1969**. I hans sted er politikommissær, cand.jur. J.H. Hasselriis, Københavns politi, indtrådt som medlem af kommissionen, men behandlingen af emnet hastighedsbegrænsning var på dette tidspunkt i alt væsentligt afsluttet, hvorfor han ikke har taget stilling til de i betænkningen behandlede spørgsmål.

Sekretariatet har bestået af:

Afdelingschef Poul Eefsen, justitsministeriet,  
sekretær J. Morving, justitsministeriet, og  
civilingeniør O. Freiesleben, vejdirektoratet.

Kommissionen tager i betænkningen stilling til anvendelse af forskellige former for hastighedsgrænser, herunder særlig til spørgsmålet om indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger.

P.k.v.

den 6. marts 1970.

Axel Ivan Pedersen.



### I. Emnets behandling og afgrænsning.

Spørgsmålet om hastighedsbegrænsning har været behandlet på ialt 17 møder i kommissionen, heraf et i august 1966, hvor kommissionen traf beslutning om iværksættelsen af de nedenfor side 36 og 40 omtalte undersøgelser. I dette møde deltog afdelingschef Aage **la Cour**, Danmarks Statistik.

Under 3 af kommissionens møder i 1969 har repræsentanter for Københavns Magistrat og for den danske købstadforening, foreningen bymæssige kommuner og de samvirkende kommunalforeninger haft lejlighed til over for kommissionen at uddybe de i bilag 1 og 2 gengivne henvendelser angående indførelse af generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser.

Endelig har civilingeniør N.O. Jørgensen, rådet for trafik-sikkerhedsforskning, deltaget i nogle af kommissionens møder og for kommissionen udarbejdet en del oversigter vedrørende undersøgelser af virkningen af hastighedsbegrænsninger.

Kommissionens overvejelser har omfattet alle former for hastighedsbegrænsninger, som ikke er knyttet til bestemte typer af køretøjer. Betænkningen angår således både lokale og generelle hastighedsbegrænsninger såvel i som uden for byer og bymæssige bebyggelser, ligesom den angår både permanente og periodiske begrænsninger og spørgsmålet om anvendelse af minimumsgrænser, vejledende hastighedsangivelser og om eventuel ophævelse af hastighedsbegrænsninger om natten.

Kommissionen har fundet det naturligt og til en vis grad også nødvendigt at vurdere alle de nævnte foranstaltninger under ét.

Derimod omfatter betænkningen som nævnt ikke spørgsmål om indførelse, ændring eller ophævelse af sådanne hastighedsgrænser, som er knyttet til bestemte typer af køretøjer. Kommissionen har dog været opmærksom på, at de gældende hastighedsgrænser af denne **art** må tages i betragtning ved overvejelser angående niveauet for en eventuel generel hastighedsbegrænsning. Hastighedsgrænser for bestemte typer af køretøjer er for tiden fastsat for motorvogne med tilladt totalvægt over 3.500 kg, og motorvogne med påhængs- el-

ler sættevogn, campingvogn eller andet påhængsredskab, samt for blokvognskørsel og slæbning. Endvidere gælder der regler om, at knallerter, traktorer og motorredskaber efter deres konstruktion højst må kunne køre 30 km/t.

For alle de nævnte køretøjers vedkommende gør der sig særlige forhold gældende, bl.a. vedrørende køretøjernes konstruktion.

Endelig bemærkes, at spørgsmålet om eventuelt at fastsætte hastighedsbegrænsning for visse førere af motorkøretøjer, f.eks. personer, der lige har erhvervet førerbevis, således som det er sket i bl.a. Frankrig, heller ikke er omfattet af betænkningen.

## II. Hastighedsreglerne i Danmark.

### A. Tidligere bestemmelser.

#### 1. Tiden indtil 1955.

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 kørselen 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, hvori mod hovedvægten blev lagt på kørselens karakter i den givne situation. Der blev efterhånden kun skredet ind, hvis kørselen havde været konkret uforsvarlig og i så fald kun under udtrykkelig henvisning til det eller de momenter, som gjorde kørselen uforsvarlig i den givne situation, medens hastigheden i km/t kun anførtes som et subsidiært moment.

#### 2. Ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser i 1955.

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 særskilt 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

lo 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 eller 85 km/t.

Flertallet tog sit udgangspunkt i den ændrede praksis fra politiets side, som i meget højere grad lagde vægt på kørselens **for**svarlighed i den enkelte situation end på den nøjagtige overholdelse af lovens hastighedsgrænser. Flertallet tilsluttede sig denne praksis og anførte, at det "for en nutidig tankegang forekommer ganske naturligt, at hovedvægten lægges på, om kørselen i sig selv har været forsvarlig. Det bevirker en mere retfærdig behandling af det enkelte tilfælde. En hastighedsgrænse som eneste eller overvejende kriterium må altid blive udtryk for en grov gennemsnitsnorm, idet den, hvis den skal have betydning som forebyggende, ikke kan sættes så højt, at en overskridelse vil være uforsvarlig under alle forhold, medens man naturligvis heller ikke kan sætte den så lavt, at den under alle omstændigheder vil være forsvarlig."

Flertallet henviste i øvrigt til, at der i de fleste lande ikke gjaldt bestemte hastighedsgrænser for personbiler og andre køretøjer under en vis størrelse, hverken uden for byer eller i byer. Spørgsmålet, om hastigheden kan anses for forsvarlig, måtte endvidere efter flertallets opfattelse afgøres efter en samlet vurdering, hvorved der tages hensyn til køretøjets tilstand, vejens art og tilstand, førerens egnethed, belysningen, trafikens intensitet, oversigtsforholdene, vejret m.v., og flertallet mente, at en hastighedsgrænse virker mod sin hensigt ved at være en legalisering af farten og ved at flytte den kørendes opmærksomhed fra de konkret foreliggende omstændigheder til, om man er på den rigtige side af et bestemt tal på speedometret.

De almindelige indvendinger imod bestemte hastighedsgrænser fik efter flertallets opfattelse en væsentlig større vægt, når den gældende grænse, som af mindretallet foreslået, skulle forhøjes til 80 eller 85 km/t. Flertallet henviste herved også til, at påtale af bevismæssige grunde kun kunne ventes gennemført ved hastigheder, der lå ikke uvæsentligt over grænsen, altså under omstændigheder, hvor der alligevel i de allerfleste tilfælde ville kunne skrides ind mod kørselen på grund af dennes konkrete uforsvarlighed.

Det understregedes stærkt, at formålet med at ophæve hastighedsgrænserne ikke var at bringe hastigheden i vejret, men alene

at hastigheden til enhver tid skulle afpasses således, at den er forsvarlig. Mottoet burde således være: "Ikke fri hastighed, men forsvarlig hastighed".

Mindretallet fremhævede, at den meget høje fart, hvortil motorkøretøjer i stigende grad indrettedes, indebar et særligt faremoment, og at en opgivelse af hastighedsgrænserne ville betyde, at hastigheden på landeveje i praksis ikke kontrolleredes og derfor stadig ville forøges. Endvidere henvistes til, at de særlige danske vej- og trafikforhold med mange mindre bebyggelser og enkeltliggende ejendomme langs vejene og med den betydelige cykeltrafik ville gøre en sådan udvikling yderst betænkelig, i hvert fald indtil en rationel udbygning af vejnettet var gennemført.

En forebyggende kontrol med hastigheden kunne efter mindretallets opfattelse overhovedet ikke gennemføres, hvis en absolut hastighedsgrænse blev opgivet, medens omvendt en fast almindelig hastighedsgrænse muliggjorde en teknisk set overmåde simpel kontrol med den kørsel, der overskred hastighedsbegrænsningen, uden at det var nødvendigt at godtgøre, at andre bestemmelser f.eks. om hensynsfuldhed eller forsigtighed samtidig var overtrådt.

Hvad angår lokale hastighedsbegrænsninger måtte der efter udvalgets opfattelse stadig være hjemmel til at fastsætte sådanne, men hjemmelen burde indskrænkes til kun at omfatte bestemte gade- og vejstrækninger, og kun hvor vanskelige færdselsforhold særligt talte derfor.

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 landet og i byerne og foreskrev i stedet, at hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene, hvorefter loven opregner en lang række omstændigheder, under hvilke det påhviler føreren at holde en passende lav hastighed, jfr. nærmere nedenfor side 15.

### 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. Ministeriet havde derfor heller ikke kunnet imødekomme ønsker fra en række kommuner med bymæssig bebyggelse om hastighedsbegrænsninger på veje med gennemgående trafik, selv om man i et vist omfang var enig med kommunerne i, at der på sådanne veje blev kørt uforsvarlig hurtigt gennem de bymæssigt bebyggede områder, navnlig i disses yderdistrikter.

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 udtrykkelig 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.

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

Porslaget 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.

Som begrundelse for forslaget henvistes i første række til erfaringer fra Sverige og Vesttyskland, hvor man nogle år tidligere havde indført generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i tæt bebyggede områder.

Folketinget forkastede imidlertid forslaget med 84 stemmer mod 80. Foruden de almindelige betragtninger til fordel for den i 1953 gennemførte ordning blev det imod forslaget særlig anført, at de få tal fra udlandet var et for spinkelt grundlag at bygge på, og

at mange faktiske forhold i de lande, der sammenlignedes med, var forskellige fra danske forhold.

#### 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. Efter de erfaringer, som i de seneste år var gjort i Sverige og Vesttyskland med sådanne midlertidige hastighedsbegrænsninger, var der grund til at antage, at disse var et egnet middel til at begrænse færdselsulykkerne, navnlig de alvorligste ulykker. Endvidere nævntes, at midlertidige hastighedsbegrænsninger har den fordel fremfor permanente, at de kan følges op af speciel propaganda- og politiindsats.

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 samtlige 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 ialt 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 1965 var der herefter i 3 perioder på ialt 64 dage hastighedsbegrænsning på 80 km/t for alle veje bortset fra motorveje og i 1 **pe-**

riode på 16 dage hastighedsbegrænsning på 100 km/t for motorveje og 80 km/t for andre veje.

Endelig **blev** bemyndigelsen i foråret 1964 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 udtalte justitsministeren i folketinget som svar på et spørgsmål om yderligere periodiske hastighedsbegrænsninger, at han ikke ønskede at fremsætte forslag herom. Han henviste til, at det fremgik af transportforskningsudvalgets undersøgelser af uheldstallene og af uhelgenes sværhedsgrad i forbindelse med de periodiske hastighedsbegrænsninger, 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.

Hvad angik de tilsvarende svenske undersøgelser, ved hvilke der var påvist en betydelig effekt af de periodiske hastighedsbegrænsninger i Sverige, henviste ministeren til, at der forelå undersøgelser fra andre lande, hvis resultater var knap så entydige som de svenske, eller ved hvilke der ikke med sikkerhed havde kunnet påvises nogen effekt af de periodiske begrænsninger. Ministeren henviste endvidere til en redegørelse fra **transportforskningsudvalget**, der som mulige årsager til forskellen mellem de svenske og danske resultater bl.a. pegede på forskellene i vejnettets beskaffenhed, sammensætningen af motorparken og det forhold, at antallet af uheld på landet er forholdsvis væsentlig større i Sverige end i Danmark.

Nedenfor side 40-42 omtales resultaterne af den reanalyse af virkningen af de periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark, som senere efter **færdselssikkerhedskommissionens** anmodning er udført af professor G. Rasch.

## B. Gældende danske regler.

### 1. Almindelige regler om hastighed.

Færdselslovens § 35 bestemmer, at hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Både vej- og vejforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning og færdselsforholdene i øvrigt skal herved tages i betragtning, og ved kørsel i lygtetæn-



dingstiden skal hensyn tillige tages til belysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

Herefter opregner bestemmelsen en lang række omstændigheder, under hvilke det navnlig påhviler føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed, bl.a. tættere bebygget område, nedsat sigtbarhed, vejkryds, vejsving, bakketop, fodgængerfelt og glat eller fedtet føre.

I dårligt føre skal hastigheden afpasses således, at andre så vidt muligt ikke udsættes for tiistænkning.

Endvidere indeholder færdselsloven i § 43, stk. 3, et udtrykkeligt forbud mod kap- og vædekørsel på vej.

For lav hastighed vil kunne være en overtrædelse af færdselslovens § 24, hvorefter vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, bl.a. således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres.

På motorveje er færdsel med traktorer, motorredskaber, cykler med eller uden hjælpemotor og hestekøretøjer samt af gående og ridende forbudt.

## 2. Lokale hastighedsbegrænsninger.

Ifølge færdselslovens § 57 kan der fastsættes hastighedsbegrænsning på strækninger, hvor omstændighederne, herunder tæt bebyggelse, tilsiger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed. For hovedveje træffes bestemmelse herom af justitsministeren, for andre veje af politimesteren (politidirektøren i København) efter nærmere af justitsministeren fastsatte regler. Afgørelsen træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse. Opstår der uenighed mellem de lokale myndigheder, eller ønsker nogen at klage over disses beslutninger, afgøres sagen af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

I et cirkulære af 30. juni 1966 har justitsministeriet fastsat nærmere retningslinier for, hvornår hastighedsbegrænsning bør indføres.<sup>x)</sup>

Justitsministeriet har med dette cirkulære søgt at opnå mere ensartede bestemmelser om hastighedsbegrænsning landet over, og der er i forbindelse med cirkulæret i 1966 og 1967 foretaget en gennemgang af alle lokale hastighedsbegrænsninger i hele landet, ved hvilken en del for lave begrænsninger er sat op, nogle be-

x) Reglerne om afmærkning af hastighedsbegrænsninger findes i ministeriet for offentlige arbejders cirkulære nr. 168 af 14. august 1959.

grænsninger helt ophævet, og enkelte nye hastighedsbegrænsninger er indført.

Cirkulæret bestemmer bl.a.:

"I vurderingen af, om hastighedsbegrænsning bør indføres og i bekræftende fald, hvilken maksimalhastighed der bør fastsættes, indgår navnlig oplysninger om vejens beskaffenhed, bebyggelsen, **trafiktætheden**, trafikken sammensætning og den hastighed, hvormed der køres på strækningen. Til belysning heraf vil det være hensigtsmæssigt at lade foretage hastighedsmålinger til brug ved afgørelsen. I overvejelserne indgår endvidere en analyse af eventuelle færdselsuheld på strækningen. I øvrigt vil følgende retningslinier være følgende:

#### I. Tæt bebyggelse.

1. "Tæt bebyggelse", jfr. den citerede lovbestemmelse, må antages at foreligge i alle byer med sammenhængende bebyggelse. Hertil kræves ikke, at husene er sammenbygget; også rækker af villaer med haver, der grænser op til hinanden, må anses for tæt bebyggelse. På den anden side kan tæt bebyggelse ikke antages at foreligge, hvor der kun findes et mindre antal huse, uanset om disse er sammenbygget.
2. For veje, som er præget af gennemgående trafik eller må karakteriseres som ind- og udfaldsveje med stærkere trafik, vil der ofte være grund til at fastsætte hastighedsbegrænsning.
3. I tilfælde, hvor bebyggelsen ikke har direkte adgang til vejen, eller hvor vejene er relativt brede med gode oversigtsforhold for færdselen fra bebyggelse og sideveje, og der kun er ringe krydsende trafik, vil valget ofte stå mellem at undlade hastighedsbegrænsning eller at indføre en relativt høj maksimalhastighed. Om det første eller sidste bør vælges, vil navnlig afhænge af trafiktætheden. Såfremt denne er betydelig - måske meget betydelig på visse tider af dagen - vil en grænse, der ikke sættes for lavt, kunne medvirke til at danne en fælles trafikrytme, der fremmer færdselens afvikling.
4. Hvis vejen er så smal og kurvet, at det er åbenbart for trafikanterne, at den kun kan befares med ganske lav hastighed, vil hastighedsbegrænsning ikke være motiveret.
5. Enkelte farlige punkter på en vej - enkelte kryds, enkelte sving - kan ikke alene begrunde hastighedsbegrænsning. På sådanne steder bør faren søges afværget ved hensigtsmæssig tavleafmærkning, der orienterer trafikanterne om de særlige forhold. Eventuelt vil det i vejsving kunne være hensigtsmæssigt at anvende advarselstavle A 2 med undertavle, der oplyser, med hvilken maksimalhastighed strækningen kan gennemkøres under normale forhold. I sådanne tilfælde forelægges sagen for rigspolitichefen til udtalelse.
6. Hvor spørgsmålet om indførelse af hastighedsbegrænsning rejses med henblik på at sikre krydsende fodgængerfærdsel af større omfang og på bestemte steder, f.eks. ved skoler, bør de kommunale myndigheders opmærksomhed henledes på, at etablering af hastighedsbegrænsning i reglen ikke vil være en løsning, der sikrer fodgængere. Fodgængerbro, tunnel eller andre færdselstekniske foranstaltninger vil derimod eventuelt kunne skabe den ønskede sikkerhed.
7. På strækninger, hvor der findes et antal lysregulerede kryds, hvis anlæg er koordinerede med passende intervaller (grøn bølge), bør der normalt ikke indføres hastighedsbegrænsning.

8. Vedrørende de forskellige former for bymæssig bebyggelse bemærkes:

I hovedstadsområdet og de største købstæder må begreberne "gennemgående trafik" og "ind- og udfaldsveje" fortolkes relativt snævert, idet et meget stort antal begrænsninger på vejnettet vil indebære en fare for, at trafikanternes opmærksomhed afledes fra de mange andre forhold, der har betydning for trafikikkerheden. I de centrale dele bør begrænsning ikke forekomme, medmindre ganske særlige forhold gør sig gældende.

I købstæderne i øvrigt og de større stationsbyer vil overvejelserne om, hvorvidt hastighedsbegrænsning bør indføres, som hovedregel kunne begrænses til ind- og udfaldsvejene.

I landsbyer vil hastighedsbegrænsning normalt ikke komme på tale, **såfremt** trafikken igennem dem i overvejende grad er lokalt betonet.

II. Andre omstændigheder end tæt bebyggelse, der kan begrunde hastighedsbegrænsning.

1. Uden for de under I nævnte områder vil hastighedsbegrænsning kunne være motiveret f.eks. på broer og i tunneler samt på tilkørselsveje hertil. Endvidere på strækninger, hvor særlige lokale forhold betinger en sådan foranstaltning, således på strækninger, der rummer skjulte faremomenter, som ikke tilstrækkelig effektivt kan afmærkes på anden måde, eller på strækninger, hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed.

2. Ofte vil der være grund til at etablere hastighedsbegrænsning gennem rekreative områder og på strandarealer, der er åbne for almindelig færdsel. Begrænsning i sådanne områder vil dog som regel kun være fornøden i visse måneder og bør derfor kun etableres i disse tidsrum. Begrænsningen kan etableres ved sammenklappelige tavler.

III. Den tilladte maksimalhastighed.

1. I de fleste tilfælde vil hastigheder på 50, 60 og 70 km/t være passende, men også en hastighed på 40 km/t og hastighedsgrænser over 70 km/t kan være indiceret. Hastighedsgrænser over 70 km/t kan eksempelvis indføres på veludbyggede ind- og udfalds- samt ringveje, og på sådanne ind- og udfaldsveje og ringveje, der er anlagt som 4-sporede med midterrabat, bør maksimalhastigheden normalt sættes til 80 km/t, såfremt hastighedsbegrænsning overhovedet må anses for påkrævet. Hastighedsgrænse på 40 km/t bør kun forholdsvis sjældent komme på tale, f.eks. i rekreative områder med megen fodgængertrafik på vejene. På motorveje vil hastighedsbegrænsning kun forekomme undtagelsesvis.

2. På længere vejstrækninger med hastighedsbegrænsning bør den tilladte hastighed varieres, hvis vejens karakter tilsiger det, men de enkelte strækninger må ikke gøres så korte, at trafikanternes opmærksomhed i for høj grad rettes imod variationerne i hastigheden (normalt ikke under 500 m). Korte strækninger, der ikke i sig selv kræver hastighedsbegrænsning, men som ligger imellem længere strækninger, hvor der bør være begrænsning, kan af samme grund inddrages i en samlet begrænsning.

3. Ved regulering af vejstrækninger (nye lyssignalanlæg, ændringer i **vejprofilerne**, ændringer af oversigtsforhold o.lign.), for hvilke der allerede er fastsat hastighedsbegrænsning, bør spørgsmålet om eventuel revision af denne altid straks tages op."

## C. Reglernes håndhævelse.

### 1. Politikontrollen.

Politiets kontrol med overholdelsen af lokale hastighedsbegrænsninger og hastighedsgrænser for større motorvogne og vogntog **udføres** ved hjælp af enten patruljekøretøjets speedometer, stopur eventuelt i forbindelse med opmåling med triptæller, Venner-hastighedsmåler eller radarhastighedsmåler.

Speedometerkontrol med et efterfølgende køretøjs **hastigheds-**måler kan ikke blive særlig nøjagtig og udføres derfor ikke længere systematisk. Når kontrollen anvendes, skal **patruljevognen** føres således, at man er sikker på, at afstanden til det kontrollerede køretøj øges lidt. Hastighedsmåleren må først aflæses efter, at den herunder over en strækning på mindst 100 m har haft konstant visning. Umiddelbart efter enhver rapportoptagelse skal hastighedsmåleren kontrolleres med stopur over en kendt strækning på mindst 1000 m.

Det er selvsagt ikke nogen betingelse for at indgive rapport, at det kontrollerede køretøjs hastighed kan fastlægges. Der indgives også rapport, hvor det er klart, at den pågældende motorvogn har kørt hurtigere end tilladt, eksempelvis hvor patruljevognen føres med konstant og størst tilladte hastighed og herunder overhales af en motorvogn, hvis nøjagtige hastighed på grund af færdselsforholdene ikke lader sig kontrollere. Men også i sådanne tilfælde kontrolleres patruljevognens speedometer på den foran nævnte måde umiddelbart efter rapportoptagelsen.

Stopurskontrol anvendes af et stort antal af både rigspolitiets og det lokale politis vogne og motorcykler. Den kan udføres enten over en strækning, hvis længde forud er opmålt og kendt - i så fald anvendes kun stopuret - eller over en strækning, der under kontrolkørselen opmåles med triptælleren, og hvor køretiden for det køretøj, som kontrolleres, samtidig måles med stopuret. Enhver fast genstand ved vejen kan benyttes til denne måling.

Der anvendes meget nøjagtige triptællere, og stopurene kontrolleres ugentlig over 1 time efter f.eks. telefonens tidssignaler. Da målingerne endvidere normalt foretages over lange strækninger, vil selv ret store målefejl ikke få væsentlig indflydelse på resultatet.

Venner-hastighedsmåleren benyttes af rigspolitichefens færdselspoliti over hele landet. Man råder over 15 måleapparater. Til apparatet hører to **måleslanger**, som lægges tværs over vejen med en

indbyrdes afstand af 4 m. Apparatets måling startes og standses ad elektrisk vej, når køretøjets forhjul sammentrykker slangerne, og målingerne er ifølge særlige undersøgelser af dette spørgsmål helt nøjagtige indenfor højst 4% af den målte hastighed. Denne nøjagtighed forudsætter, at apparatet er korrekt justeret, og at de fastsatte forskrifter for dets anvendelse, herunder visse former for kontrol under anvendelsen, er fulgt.

Radarhastighedsmålere anvendes af rigspolitichefens færdselspoliti på samme måde som **Venner-hastighedsmåleren**. Man råder over 8 måleapparater. Instrumentet er sværere for trafikanterne at opdage før målingen end Venner-målerens slanger på vejen. Det virker ved at udsende en mikrobølgestråle langs kørebanen i en vinkel med denne på ca. 15 grader. Den del af strålen, som kastes tilbage fra et eventuelt køretøj opfanges af en modtagerantenne, hvorefter frekvensforskellen mellem de to stråler, der er proportional med køretøjets hastighed, måles i apparatet og kan aflæses på et **viser-**instrument eller et skrivende instrument direkte i km/t.

Undersøgelser har vist, at det må anses for meget lidt sandsynligt, at apparatet skulle kunne vise hastigheder, som er mere end 3,2 km/t højere end det kontrollerede køretøjs virkelige hastighed.

Statistiske oplysninger vedrørende politikontrollen foreligger fra rigspolitichefens færdselspoliti, som hvert år opgør antallet af rapporter vedrørende overtrædelser af færdselsloven og opdeler disse i en lang række forskellige grupper efter overtrædelsernes art. Et uddrag fra årsberetningerne er gengivet i skemaet på næste side. Trafikanter, der har gjort sig skyldige i overtrædelser hørende til flere grupper, er medtaget under alle disse grupper.

I de senere år har overtrædelser af **hastighedsbestemmelserne** været langt den største gruppe af færdselslovsovertrædelser i beretningen. Det må fremhæves, at beretningerne ikke omfatter den færdselskontrol, der er udført af politiet i de enkelte politikredse.

## 2. Sanktionerne.

Straffen for overtrædelse af hastighedsreglerne er normalt bøde. Efter de takster, som i praksis følges over det meste af landet, har bøderne for hastighedsovertrædelser - bortset fra

Rapporter vedrørende hastighedsovertrædelser.  
(Rigspolitechefens færdselspoliti).

Samlet antal rapporter vedrørende overtrædelser af færdselsloven.		Heraf vedrørende			
		Lokale hastighedsbegrænsninger <sup>x)</sup>	Motorvogne over 3.500 kg <sup>x)</sup>	Periodiske hastighedsbegrænsninger <sup>xx)</sup>	
				Ialt	pr. dag
1956	20.375	-	984	-	-
1957	28.318	-	1.627	-	-
1958	29.130	-	1.668	-	-
1959	34.709	-	2.186	-	-
1960	33.366	2.033	3.195	-	-
1961	33.911	4.045	3.499	818	23,3
1962	32.123	4.903	4.345	1.504	27,8
1963	31.278	4.064	4.246	2.233	28,6
1964	33.638	7.374	5.224	2.076	36,4
1965	35.222	12.051	6.372	-	-
1966	36.277	14.423	2.907 <sup>xxx)</sup>	-	-
1967	50.539	20.286	3.015	-	-
1968	55.722	19.367	4.306	-	-
1969	57.106	18.485	5.190	-	-

x) Heraf rapporter på grundlag af radar- og Venner-hastigheds-målere:

1964: 440, 1965: 2.208, 1966: 6.698, 1967: 10.195,  
1968: 13.269, 1969: 14.161.

**xx)** 1961: 35 dage med 80 km/t, 1962: 54 dage med 80 km/t,  
1963: 78 dage med 80 km/t, 1964: 52 dage med 90 km/t og  
5 dage med 80 km/t.

**xxx)** Nedgangen har sammenhæng med det i folketinget i begyndelsen af 1966 fremsatte forslag til lov om forhøjelse af hastighedsgrænserne for blandt andet lastmotorvogne.

Det må fremhæves, at tallene ikke omfatter den politikontrol, der udføres af politiet i de enkelte politikredse.

gentagelsestilfælde eller særlig grove tilfælde - fra begyndelsen af 1968 været fastsat til følgende minimumsbeløb:

For stor hastighed efter forholdene (§ 35): .... 150 **kr.**  
 Overtrædelse af lokal hastighedsbegrænsning (§ 25) eller hastighedsgrænse på 60 eller 70 km/t for visse køretøjer (§44, stk. 1):.....  
 Overskredet med under 20 km/t:..... 150 **kr.**  
 Overskredet med 20 - 24 km/t:..... 200 **kr.**  
 Overskredet med 25 - 29 km/t:..... 250 **kr.**  
 Overskredet med 30 - 34 km/t:..... 300 **kr.**  
 fra 35 km/t:..... til retten.

For stor hastighed efter forholdene, herunder overskridelse af lokale hastighedsbegrænsninger, er jævnligt en medvirkende årsag til frakendelse af førerretten på grund af groft uforsvarlig kørsel, jfr. færdselslovens § 70, stk. 1. Særlig ved uheld i vej-sving og kurver eller i forbindelse med kørsel i mørke med nedblændede lygter er farten en væsentlig faktor ved afgørelsen af, om kørselen har været groft uforsvarlig.

Er der ikke sket uheld eller opstået konkret fare, og har der ikke været tale om kap- eller morskabskørsel med store hastigheder, skal der derimod efter retspraksis meget til, før stor hastighed efter forholdene og overtrædelse af lokale hastighedsbegrænsninger i sig selv anses som groft uforsvarlig kørsel.

### III. Regler om hastighedsbegrænsning i udlandet.

#### A. Lokale hastighedsbegrænsninger.

Hastighedsbegrænsninger på bestemte strækninger eller steder, der af en eller anden grund er særlig farlige, er fastsat i alle europæiske lande både inden for og uden for bymæssige bebyggelser.

I nogle lande, f.eks. Tyskland og Østrig, anvendes også periodiske lokale hastighedsbegrænsninger, der kun bliver sat i kraft, når trafikintensiteten når et sådant niveau, at der jævnligt vil kunne indtræffe sammenstød mellem køretøjer, der kører i samme retning (harmonikasammenstød).

#### B. Generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse.

I december 1964 vedtog Den europæiske transportministerkonference en anbefaling til de medlemslande, som ikke allerede havde gennemført en sådan regel, om at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning på enten 50 eller 60 km/t i bymæssigt bebyggede områder. Området for begrænsningen skal ifølge rekommandationen være klart tilkendegivet ved afmærkning. Den generelle hastighedsbegrænsning kan forhøjes eller sænkes på bestemte strækninger under hensyn til de stedlige forhold. Danmark tog udtrykkeligt forbehold overfor rekommandationen under henvisning til resultatet af lovforslaget i 1959 om generel hastighedsbegrænsning i bymæssige bebyggelser.

I de enkelte lande i Europa er det kun Danmark og Spanien, der ikke har regler, som generelt foreskriver en bestemt største hastighed i bymæssige bebyggelser.

Reglen om generel hastighedsbegrænsning på 30 miles (48 km/t) i alle bymæssige bebyggelser i England har været gældende helt siden 1935. De øvrige europæiske lande har først indført tilsvarende regler i tiden mellem 1955 og 1963. Hastighedsgrænsen er i alle lande fastsat til enten 50 eller 60 km/t.<sup>x)</sup> Det var derfor hovedspørgsmålet ved emnets behandling under Den europæiske transport-

x) 50 km/t i Norge, Sverige, Holland, Italien, Østrig, Tyskland, Grækenland, Polen, Tjekkoslaviet (kun kl. 5-23), England og Irland (30 miles, d.v.s. ca. 48 km/t). 60 km/t i Belgien, Frankrig, Luxemburg og Schweiz.



ministerkonference i tiden indtil 1964, om man kunne nå til enighed om en af disse to grænser, hvilket imidlertid ikke lykkedes.

I alle europæiske lande er der i byer og bymæssige bebyggelser for enkelte strækninger eller steder fastsat hastighedsbegrænsninger, der under hensyn til de stedlige forhold er enten højere eller lavere end den almindelige grænse.

Området for den generelle begrænsning er i alle landene tilkendegivet ved afmærkning, enten med sædvanlige hastighedsbegrænsningsskilte, eller således at stednavnsskiltene for den pågældende lokalitet og for dens ophør tjener som markering af, hvor det bymæssige område begynder og ender.

#### C. Periodiske generelle hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse.

I 1961 anbefalede Den europæiske transportministerkonference medlemslandene forsøgsvis at indføre generelle periodiske hastighedsbegrænsninger til belysning af, om dette var et hensigtsmæssigt middel til at forøge færdselssikkerheden og undgå alvorlige uheld.

Sådanne forsøg havde da allerede været udført i Belgien og Tyskland, og i årene efter 1961 er forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse endvidere udført - undertiden gennem adskillige år - i Sverige, Norge, Østrig, Danmark, Frankrig, Holland, England og Portugal.

Hastighedsgrænsen har gennemgående været fastsat til 80 eller 90 km/t for andre veje end motorveje og veje forbeholdt motorkøretøjer. Grænser på 100 eller 70 km/t har kun været fastsat i ganske få tilfælde. For motorveje og veje forbeholdt motorkøretøjer har hastighedsgrænsen gennemgående været 20 km/t højere end grænsen for de øvrige veje.

Resultaterne af forsøgene er undersøgt i de enkelte lande, jfr. herom nedenfor side 34 og 42.

Under hensyn til de indvundne erfaringer godkendte den svenske rigsdag i sommeren 1964, at periodiske hastighedsbegrænsninger fremtidig anvendtes systematisk som trafiksikkerhedsforanstaltning, men disse begrænsninger er nu efter overgangen til højrekørsel i 1967 erstattet af permanente (differentierede) generelle hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse, jfr. side 26. I England er de periodiske hastighedsbegrænsninger i 1965 erstattet af permanente generelle begrænsninger, jfr. side 27.

Der har i de seneste år kun været udført forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger i Østrig og Finland. Forsøgene har ikke omfattet motorveje. Grænserne har i Østrig været 80 (1968) og 100 km/t (1969), og i Finland 110 km/t i sommerperioder og 90 km/t i vinterperioder. I de øvrige europæiske lande er forsøgene med periodiske hastighedsbegrænsninger ophørt, uden at man er gået over til at anvende periodiske begrænsninger som systematisk trafikikkerhedsforanstaltning.

#### D. Permanente generelle hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse.

I USA har flertallet af staterne en eller anden form for hastighedsbegrænsning på alle veje, enten maksimalgrænser eller de såkaldte prima facie-grænser, som vel må overskrides, men i tilfælde af uheld har den virkning, at der gælder en bevisformodning for skyld imod den part, som har overskredet prima facie-grænsen. - Undertiden anvendes differentierede hastighedsgrænser, varieret efter de stedlige forhold og mellem nat og dag. I de fleste stater gælder der hastighedsgrænser også for motorveje.

I Europa har færdselssikkerhedskomiteen under Den europæiske transportministerkonference i 1966 taget hele spørgsmålet om anvendelse og udformning af hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse op til behandling. Overvejelserne omfatter alle former for hastighedsbegrænsninger, både lokale, generelle (eventuelt differentierede), permanente og periodiske samt minimumsgrænser, vejledende hastighedsangivelser og grænser for visse køretøjer. Arbejdet er endnu kun på et forberedende stadium.

Bortset fra Norge, Sverige, England og Tyrkiet er der ingen europæiske lande, som har generelle hastighedsgrænser for alle motorkøretøjer uden for bymæssige bebyggelser.

Om reglerne i de tre førstnævnte lande bemærkes:

##### 1. Norge.

Der har her gennem en lang årrække været generel hastighedsbegrænsning for alle køretøjer også uden for bymæssig bebyggelse. Dette skyldes i væsentlig grad de særlige terrænforhold, der bevirker, at mange veje ikke kan være af samme standard som i andre lande og er smalle og med mange stigninger og kurver. Den generelle grænse er nu 80 km/t, medmindre der ved færdselstavle er angivet en højere eller lavere hastighedsgrænse.

## 2. Sverige,

Fra december 1960 indtil overgangen til højrekørsel den 3. september 1967 har der som tidligere nævnt været fastsat periodiske hastighedsbegrænsninger for alle svenske veje bortset fra motorveje. De første år havde begrænsningerne ligesom i Danmark karakteren af forsøg.

I oktober 1967 vedtoges en ændring af den svenske færdselslov, således at den hidtidige hjemmel til administrativt at fastsætte periodiske hastighedsbegrænsninger blev udvidet til at omfatte generelle hastighedsbegrænsninger for alle veje uden for bymæssigt bebygget område.

Ændringen tog sigte på indførelsen af permanente differentierede hastighedsbegrænsninger, således at der ikke overalt gjaldt samme grænse, men ved skiltning blev fastsat forskellige grænser både over og under en basishastighed under hensyn til de enkelte vejstrækningers beskaffenhed. Som begrundelse for forsøgsvis at indføre sådanne hastighedsbegrænsninger henvistes særlig til, at fastsættelse af en enkelt hastighedsgrænse for alle svenske veje under hensyn til disses vidt forskellige standard ville være meget urealistisk, og at den hovedindvendning mod hastighedsbegrænsninger, at de ikke kan håndhæves tilstrækkeligt, falder bort, hvis grænserne gennem differentieringen forekommer trafikanterne naturlige og berettigede.

Til afløsning af de særlige hastighedsbegrænsninger efter overgangen til højretrafik blev der herefter den 8. maj 1968 indført differentierede hastighedsbegrænsninger for alle svenske veje uden for bymæssig bebyggelse på 50 - 70 - 90 - 110 - 130 km/t. Basishastigheden var 90 km/t. Der blev på en del hovedvejsstrækninger af god standard og visse vejstrækninger forbeholdt bilister ialt ca. 10.000 km vej - fastsat en grænse på 110 km/t, og på alle motorveje blev grænserne fastsat til 110 eller 130 km/t.

Efter at der under "midsommerhelg" den 21., 22., og 23. juni 1968 var blevet dræbt 24 mennesker i trafikken, blev der fra den 28. juni 1968 fastsat en maksimal grænse på 110 km/t for motorveje og 90 km/t for alle andre veje. Alle skilte på 110 km/t ved de foran nævnte ca. 10.000 km hovedvejsstrækning m.v. blev fjernet.

Pra den 2. september 1968 blev grænserne på 110 km/t for hovedvej ~~ss trækninger~~ af god standard m.v. genindført, men nu kun for

ialt ca. 2.000 km vej. Samtidig blev de tidligere grænser på 130 km/t på motorveje genindført.

I sommeren 1969 blev det overvejet at afbryde forsøget med 110 km/t på visse gode veje, men da der ved en analyse af ulykkerne ikke kunne påvises nogen markant stigning i ulykkestallene på forsøgsvejene, besluttede man dog at fortsætte forsøget indtil videre.

### 3. England.

I december 1965 indførtes forsøgsvis en generel hastighedsbegrænsning for alle veje uden for bymæssig bebyggelse på 70 miles i timen (ca. 113 km/t).

Under hensyn til resultaterne heraf besluttedes det i juli 1967 at gøre hastighedsbegrænsningen på 70 miles (113 km) i timen permanent for motorveje. For alle andre veje blev det besluttet at fortsætte forsøgene for at finde frem til, hvilken størrelse og type hastighedsbegrænsning der er bedst egnet til at nedsætte færdselsuheldenes antal og sværhedsgrad uden for bymæssig bebyggelse.

Efter disse fornyede undersøgelser og overvejelser er det i foråret 1969 besluttet, at den generelle øverste grænse på 70 miles (ca. 113 km/t) skal opretholdes, men at der samtidig skal ske en differentiering ved anvendelse af flere lokale begrænsninger på 50 miles (ca. 80 km/t) og forsøgsvis indførelse af lokale begrænsninger også på 60 miles (ca. 97 km/t) på strækninger med dårlige uheldstal.

I en tale i underhuset under behandlingen af hastighedsproblemerne nævnte den engelske transportminister bl.a., at man havde overvejet at introducere en ny generel grænse på 60 miles (ca. 97 km/t) på alle to-sporede veje uden for byer. Man var dog kommet til det resultat, at en sådan foranstaltning ville være et alt for stumpt instrument. I stedet foreslog man en flerhed af forholdsregler til videreudvikling af det nuværende system, således at dette bliver rettet mere direkte mod de veje og køretøjer, hvor hastighedsbegrænsninger vil være af størst betydning for sikkerheden, og således at begrænsningerne bliver fastsat på mere realistiske niveauer. Ministeren delte i det hele taget den opfattelse, at det under loftet på 70 miles (ca. 113 km/t) - som måske kunne sættes op til 120 km/t ved overgangen til metersystemet på vejene i 1973 - formentlig er "skræddersyede" begrænsninger, der er mest effektive over for uheldsproblemet. Selv om en generel grænse blev sat

så lavt som ved 50 miles (ca. 80 km/t), ville der i øvrigt stadig være brug for mange individuelle lavere grænser.

#### E. Vejledende hastighedsangivelser.

I foråret 1965 blev der i Schweiz forsøgsvis indført vejledende hastighedsangivelser på nogle længere vejstrækninger. De 4 forsøgsstrækninger omfattede ialt 94 km motorvej og vej forbeholdt motorkøretøjer, hvor der blev opsat tavler med et vejledende hastighedsinterval, f.eks. "80-120 km/t", som anbefales under normale vej-, vejr- og trafikforhold. Vejledende hastighedsangivelser af denne art anvendes stadig i Schweiz og nu også i Italien. Derimod har man i Holland, efter de foreløbige resultater af forsøgsvis anvendelse af sådanne begrænsninger siden efteråret 1966, i foråret 1969 besluttet at ophøre hermed.

Vejledende hastighedsangivelser på korte strækninger eller bestemte steder, særlig i kurver, anvendes ligesom i Danmark i en del europæiske lande, bl.a. England, Italien og Spanien.

#### F. Minimumshastighedsgrænser.

I alle europæiske lande bortset fra England er der enten fastsat en mindstehastighed for kørsel på motorveje eller givet bestemmelser om, at visse langsomme køretøjskategorier ikke må benytte motorveje. Mindstehastigheden for kørsel på motorvej er således f.eks. 40 km/t i Tyskland og Holland og 60 km/t i Schweiz.

Kun i Spanien og Italien er der fastsat lokale minimumshastigheder tilkendegivet ved færdselstavler.

Man har for nylig i England udtrykkeligt taget afstand fra tanken om at indføre minimumshastighedsgrænser, bl.a. fordi sådanne grænser vil fordrive visse tunge køretøjer fra motorvejene til andre veje, hvor de vil bevirke større trængsel, og fordi det ville være nødvendigt med mange undtagelser fra reglen for at tage hensyn til omstændigheder, under hvilke det er umuligt at overholde en minimumsgrænse.

#### IV. Virkningen af hastighedsbegrænsning.

Næsten alle europæiske lande har i de sidste 10-15 år indtaget en meget eksperimenterende holdning over for spørgsmålet om anvendelse af hastighedsbegrænsning som trafiksikkerhedsforanstaltning, og der foreligger derfor efterhånden et stort antal undersøgelser af virkningen af forskellige former for hastighedsbegrænsning.

I tiden op til 1960 drejede de fleste undersøgelser sig om hastighedsbegrænsning i byer. Derefter samlede interessen sig om forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger, som imidlertid i de seneste år er ophørt og afløst af eksperimenter med forskellige former for permanent hastighedsbegrænsning uden for byer og bymæssige bebyggelser. Dette gælder bl.a. i Sverige, England, Italien, Schweiz, Holland og Frankrig. I de to førstnævnte lande er udgangspunktet for disse eksperimenter en generel hastighedsbegrænsning, hvis niveau søges differentieret efter forholdene på de enkelte vejtyper og strækninger. De øvrige lande, som ikke har nogen generel størstehastighed uden for byer og bymæssige bebyggelser, eksperimenterer derimod med lokale hastighedsbegrænsninger, der dog som regel omfatter længere, sammenhængende strækninger, særlig på hoved- og motorveje, og derfor måske kan siges at tendere i samme retning som de engelske og svenske forsøg, selv om udgangspunktet ikke er det samme.

Hvad angår tiden indtil 1960 har kommissionen hovedsagelig gjort sig bekendt med resultaterne af de mange undersøgelser gennem en generel rapport af englænderen R.J. Smeed til den 5. internationale forskerkonference i Nice i 1960<sup>x</sup>, i hvilken forfatteren sammenfatter et stort antal rapporter fra forskellige lande om hastig-

x) R.J. Smeed: "The Influence of Speed and Speed Regulations on Traffic Flow and Accidents". General Report presented at Fifth International Study Week in Traffic Engineering, Nice, 1960 (publiceret i "Roads and Road **Construction**", december 1960 og januar 1961, issues 1960, 38 (456), side 393-397, 1961, 39 (457), side 15-24).

På den tilsvarende 8. forskerkonference i Barcelona i 1966 behandlede ialt 9 rapporter fra forskellige lande om emnet uheldsrater på motorveje med særligt henblik på hastighedsforskelle og minimums- og maksimumshastighedsgrænser. Rapporterne findes gengivet samlet i et dokument til konferencen ("Theme III/3: Accident Rates on Motorways, especially with reference to (a) speed differences (b) minimum and maximum speed limits").

tidsbegrænsningers virkninger på hastigheder og ulykker. Hovedpunkterne i denne generelle rapport omtales straks nedenfor (A). Derefter gengives en sammenfatning af resultaterne af de periodiske hastighedsbegrænsninger i de enkelte lande (B), og endelig nogle nyere oplysninger om virkningen af hastighedsbegrænsninger i Danmark (C), Sverige (D), England (E) og Schweiz (F) og om nogle igangværende undersøgelser i Holland (G) og Frankrig (H).

Forinden skal dog gøres nogle få almindelige bemærkninger.

Næsten alle undersøgelser har indtil nu angået tvungne maksimumsgrænser og været udført som før-efter undersøgelser af disses effekt på hastighederne og uheldsforløbet. De sammenlignede oplysninger stammer således normalt fra de samme veje i en periode før og en periode efter begrænsningens indførelse, medens sammenligninger med kontrolveje kun forekommer undtagelsesvis. Det er også meget vanskeligt at finde kontrolveje, som helt svarer til forsøgsvejene med hensyn til vejtype, trafikintensitet og trafiksamensætning etc.

De sammenlignede tidsperioder har undertiden været meget korte, særlig ved de periodiske hastighedsbegrænsninger, og har kun undtagelsesvis været længere end 1-2 år. Det må således fremhæves, at der praktisk taget ikke foreligger undersøgelser, der belyser virkningen af hastighedsbegrænsninger på længere sigt. Sådanne undersøgelser (vedrørende effekten på ulykkerne) er i øvrigt vanskelige at udføre, fordi det i hvert fald efter nogle års forløb bliver højst usikkert, hvad der kan tilskrives hastighedsbegrænsningerne, og hvad der må tilskrives andre faktorer.

Et stort antal problemer vedrørende hastighedsbegrænsningers virkninger er stadig uløste. Dette gælder bl.a. en række teoretiske og metodiske spørgsmål angående undersøgelsernes tilrettelæggelse og en lang række sideproblemer i forhold til hovedspørgsmålene om effekten på hastigheder og ulykker, f.eks. vedrørende anvendelsen af forskellige typer hastighedsgrænser (maksimum, minimum, prima facie, vejledende) og niveauer ved forskellige vejtyper, trafiksamensætninger, lys- og vejrforhold og årstider m.v. og endvidere vedrørende sammenhængen mellem hastighedsbegrænsning, politiovervågning og propaganda.

Endelig må det fremhæves, at resultaterne af den enkelte undersøgelse i høj grad er knyttet til undersøgelsens forudsætninger. De mange forskelle mellem landenes geografiske forhold, tra-

fik- og vejrforhold, færdselslovgivning og andre faktorer, og den hastige udvikling på hele færdselsområdet gør det derfor i almindelighed tvivlsomt, i hvilket omfang resultaterne af udenlandske undersøgelser kan overføres til danske forhold.

A. Sammenfatning af undersøgelsesresultater indtil i960

(R.J. Smeeds rapport).

1. Begrænsningers virkning på hastighederne.

På grundlag af ca. 15 rapporter fra forskellige lande, herunder USA, udtaler Smeed herom:

"De konklusioner, der kan drages af hvert enkelt sat data, hentet fra observationer i 3 forskellige verdensdele, stemmer overens: Hastighedsbegrænsninger overtrædes i meget stor udstrækning, men de påvirker næsten altid trafikhastigheden. Antallet af køretøjer, der kører med høje hastigheder, reduceres normalt betydeligt.

Det må imidlertid huskes, at de fleste af oplysningerne om virkningen af hastighedsbegrænsninger på hastighederne vedrører perioder inden for ét år efter indførelsen af grænserne.

Om det er ønskeligt at anvende en foranstaltning til kontrol af hastigheder, som overtrædes i enorm målestok, kan diskuteres. Imidlertid kan det ikke siges, som det er gjort i adskillige af rapporterne om dette emne, at hastighedsbegrænsning ingen virkning har på hastigheden."

En del af de anvendte oplysninger opsummeres således:

Land	Begrænsning	% vogne, som overskred	Ændring fra til	% vogne, som overskred	Ændring fra til
Belgien	80 km/h	80 km/h	51 38		
Holland	50 km/h	50 km/h	77 40	60 km/h	42 7
Frankrig	80 km/h	80 km/h	40 24		
Frankrig	90 km/h	90 km/h	22 13	100 km/h	9 3
Nord Irland	30 mile/h	30 mile/h	59 16	40 mile/h	18 1
England	40 mile/h	40 mile/h	39 24	50 mile/h	8 1
England	50 mile/h	50 mile/h	28 11	60 mile/h	7 1
England	30 mile/h	30 mile/h	42 46	45 mile/h	2 1



## 2. Generelle hastighedsbegrænsninger i byområder.

På grundlag af rapporter fra en halv snes lande og en del supplerende materiale udtaler Smeed:

"I alle de tilfælde, hvor oplysninger foreligger, blev indførelsen af en hastighedsbegrænsning i byområder fulgt af et fald i dræbte og tilskadekomne i disse områder i forhold til tilskadekomne i andre områder. På grund af forøgelsen af antallet af køretøjer har antallet af personskader imidlertid vist en stigende tendens i alle de betragtede lande. Det er næppe tænkeligt, at disse mærkbare fald i ulykkerne, som tilnærmelsesvis falder sammen med indførelsen af hastighedsbegrænsningerne, kan have nogen anden årsag end hastighedsbegrænsningen og den dermed forbundne overvågning, eventuelt i forbindelse med den samtidig gennemførte propaganda.

Det må konkluderes, at hastighedsbegrænsningen har vist sig effektiv med hensyn til ulykkesreduktion. Varigheden af effekten ved at indføre hastighedsbegrænsning har ikke været meget diskuteret ovenfor og kan måske overlades til fremtidig overvejelse."

Hovedresultaterne fra de 8 lande, for hvilke brugelige oplysninger om ulykestallene efter indførelsen af hastighedsbegrænsningen forelå, sammenfattes af Smeed således:

Land	Uheld	Tilskadekomne eller personskadeuheld	Dræbte eller dødsulykker
Schweiz	- 2%	- 6%	- 21%
Holland		- 6% (lettere)	- 10% (dræbte + alv.tilsk.)
Sverige		- 8%	- 9% (dræbte + alv.tilsk.)
England		mere end - 3%	mere end - 15%
Nord Irland		- 25%	- 34% (dræbte + alv.tilsk.)
Forbundsrep.Tyskland	- 11%	- 18%	- 30%
Jersey		- 8% (lettere)	- 39% (dræbte + alv.tilsk.)

## 3. Hastighedsbegrænsning på hoved- og motorveje uden for byer.

På grundlag af 4 rapporter fra Frankrig, Vesttyskland og England udtaler Smeed:

"I de fire tilfælde, for hvilke der foreligger oplysninger, var antallet af ulykker mindre efter indførelsen af hastighedsbe-

grænsningen end før. Det vides, at ulykkerne i disse lande steg temmelig konstant i perioderne før og efter hastighedsgrænsens indførelse. At antallet af ulykker faldt efter indførelsen af hastighedsgrænser tyder på, at indførelsen af en hastighedsgrænse har bevirket en nedgang i ulykkeshyppigheden på de pågældende veje."

Resultaterne gengives således:

Sted	Vejtype	Begrænsning	Virkning på ulykker
Frankrig	Hoved- landevej	80 km/h i 1958 90 km/h i 1959	Reduktion 5-30%
Tyskland	Autobane	100 km/h	Dræbte -68%; tilskadekomne -38%; uheld -30%
England	Hoved- færdsels- åre	40 mile/h	Dræbte og alvorligt tilskadekomne -30%; personska- deuheld -20%
England	Hovedveje i bebyg- gelser	30 mile/h	Personskadeuheld -10% (ikke signifikant).

#### 4. Konklusioner.

På grundlag af de under 1-3 gennemgåede, og enkelte yderligere undersøgelser, bl.a. af sammenhængen mellem hastigheden og ulykker, konkluderer Smeed:

1) En stor andel af førerne begrænser ikke deres hastighed, som de skulle, for at være i overensstemmelse med lovens krav.

2) I næsten alle tilfælde, hvor der foreligger tilfredsstillende oplysninger, havde en hastighedsbegrænsning en tydelig effekt ved at reducere de større hastigheder.

3) I nogle tilfælde var spredningen af hastighederne identisk før og efter indførelsen af begrænsningen. Dette kan måske skyldes de skilte, som viste hastighedsbegrænsningerne eller i visse tilfælde hastighedsmålingerne. I nogle enkelte tilfælde kan det skyldes, at hastighedsbegrænsningen følte utilfredsstillende.

4) Hastighedsbegrænsninger synes at have en tydelig virkning i retning af at reducere dødsulykker i byområder. De har langt mindre virkning på lette ulykker eller ulykker uden personska-

5) Det synes som om dødsulykker blandt motorcyklister og cyklister påvirkes i særlig grad af hastighedsbegrænsninger.

6) Indførelsen af hastighedsbegrænsninger på et antal hovedveje incl. motorveje synes at have haft en gunstig virkning på **ulykkerne.**"

B. Sammenfatning af resultaterne vedrørende periodiske hastighedsbegrænsninger.

I et arbejdsdokument af 28. oktober 1968 til brug for de foran side 25 nævnte overvejelser under Den europæiske **transportminister**-konference udtales sammenfattende om resultaterne af de forskellige landes forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger\* blandt andet følgende:

"**Næsten** alle de lande, som har gjort forsøg med hastighedsbegrænsning på motorveje og andre veje forbeholdt motorkøretøjer, har afgivet rapporter, hvorefter disse forholdsregler har haft en god virkning på uheldsforløbet, særlig hvad angår uheldenes sværhedsgrad. Vedrørende andre veje<sup>xx)</sup> har man i flertallet af landene kunnet konstatere, at antallet af uheld i de fleste tilfælde er formindsket i perioder med hastighedsbegrænsning, og selv om der blev registreret en større trafikintensitet, skete der i det mindste ingen stigning i antallet af uheld. Uheldene var også mindre alvorlige, og der var færre dræbte og alvorligt tilskadekomne. Endvidere faldt antallet af singleuheld i mærkbar grad, og det samme gjorde antallet af uheld forårsaget af overhaling og af undladelse af at overholde vigepligt i vejkryds. . . . Det har imidlertid ikke været muligt at fastslå, om de gunstige ulykkestal i tidsrum med periodiske hastighedsbegrænsninger kun skyldtes selve hastighedsbegrænsningen, eller om andre faktorer, f.eks. propaganda, politiovervågning, vej- og vejrforhold, også har spillet en rolle. "

Om resultaterne specielt af de periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark og Sverige henvises til siderne 14-15, 40-42 og 42-43.

C. Danmark.

1. Den almindelige statistik.

Den løbende statistik over personskadeuheld, som udarbejdes af Danmarks Statistik på grundlag af politiets indberetninger, indeholder oplysninger om de uheld og personskader, der er indtruffet på strækninger med lokal hastighedsbegrænsning, fordelt bl.a.

x) Udtalelserne tager dog også hensyn til resultaterne af de nedenfor under E omtalte engelske forsøg fra december 1965 med permanente hastighedsbegrænsninger på 70 miles i timen.

xx) Ifølge den franske originaltekst ("**.d'autres routes..**"), hvorimod den engelske tekst kun taler om andre hovedveje ("**.other main roads..**").

efter **uheldssted**, vejtype og hastighedsbegrænsningens niveau (se-  
nest Statistiske Meddelelser 1967: 11 angående færdselsuheld i  
1966, tabel II, III, IV, VI, XV og XIX).

Da der ikke findes noget sammenligningsgrundlag i forhold til  
de nævnte oplysninger, kan disse ikke belyse spørgsmålet om ha-  
stighedsbegrænsningernes virkninger. Statistikken indeholder hel-  
ler ikke i øvrigt oplysninger, f.eks. om hastigheden i forbindelse  
med uhelds indtræden, som kan belyse det nævnte spørgsmål.

Oplysningerne om, hvorvidt der har været lokal hastighedsbe-  
grænsning på et uheldssted, har dog en vis interesse, fordi de vi-  
ser, hvor stor en andel af samtlige personskadeuheld der indtræf-  
fer på strækninger med lokal hastighedsbegrænsning, og som allere-  
de derfor ikke lader sig påvirke ved en udvidet anvendelse af ha-  
stighedsbegrænsning. I 1966 udgjorde disse uheld 23% af samtlige  
personskadeuheld. Andelen er imidlertid meget forskellig på for-  
skellige dele af vejnettet:

Andel uheld på steder med lokal hastighedsbegrænsning (1966).

	Hoved- veje.	Andre veje.	Samtlige veje.
Hovedstaden (politikr. 1-3)	-	16%	16%
Hovedstadens forstæder (pkr. 4-8)	77%	32%	42%
Provinsbyer	65%	20%	29%
Provinsbyforstæder	49%	33%	38%
Bymæss. beb. i øvrigt (mindst 500 indb)	72%	45%	51%
Landdistrikter	12%	9%	10%
Hele landet	43%	19%	23%

De nævnte andele af samtlige uheld har været praktisk taget  
uændrede siden 1960, hvor oplysninger om lokal hastighedsbegræns-  
ning første gang blev medtaget i statistikken.

Tilsvarende oplysninger om, hvor stor en del af vejnettet,  
der er belagt med lokale hastighedsbegrænsninger, foreligger kun  
for hovedvejenes vedkommende. Af en samlet hovedvejslængde på  
2405 km var der i 1969 lokale hastighedsbegrænsninger på ialt  
409,7 km, svarende til 17% af det samlede hovedvejsnet. Størrelsen  
af hastighedsbegrænsningerne på de 409,7 km var:

40 km/t på ialt	5,8 km	1,4%
50 km/t - -	123,0 km	30,0%
60 km/t - -	176,5 km	43,0%
70 km/t - -	68,4 km	16,8%
80 km/t - -	35,8 km	8,8%
90 km/t - -	0,2 km	0,0%
	409,7 km	100,0%

## 2. Hastighedsmålinger.

### a) Uden for byområder.

Danske hastighedsmålinger på motorveje og på hoved- og landevejsnettet i 1961 og 1966 viser, at der i disse 5 år er sket en stigning i gennemsnitshastigheden på motorveje fra ca. 80 til ca. 97 km/t (20%), på 3-sporede veje fra ca. 73 til ca. 80 km/t (10%) og på 2-sporede veje fra ca. 69 til ca. 73 km/t (5%). Resultaterne af målingerne i 1961 og 1966 kan dog ikke umiddelbart sammenlignes, idet målingerne er foretaget på forskellige steder og på forskellige tider af året.

Hastighedsmålingerne i 1966 er udført af Danmarks Statistik i samarbejde med vejdirektoratet og rigspolitichefens færdselspoliti. De fandt sted i månederne juli og august på frie vejstrækninger uden randbebyggelse og uden lokal hastighedsbegrænsning. Næsten alle målingerne blev foretaget på de store hovedveje A 1, A 2 og A 10, d.v.s. på veje med betydelig fjerntrafik, og hvis tekniske standard tillader højere hastigheder. Resultaterne kan derfor ikke tages som et generelt udtryk for personbilers hastigheder på f.eks. hele det 2-sporede vejnet uden for byområder i Danmark.

Undersøgelsen omfattede kun person- og varevogne med hastigheder over 30 km/t. Person- og varevogne med hastigheder under 30 km/t eller med uoplyst hastighed udgjorde 2,2% af samtlige person- og varevogne, der passerede målestederne.

Undersøgelsens hovedresultater fremgår af skemaet på næste side. Dette viser bl.a., at den hastighed, som ikke blev overskredet af 85% af de målte køretøjer, jfr. straks nedenfor om 85%-kriteriet, var ca. 120 km/t på motorvej, 100 km/t på 3-sporede hovedveje og 90 km/t på 2-sporede hovedveje.

En fordeling af alle de målte køretøjers hastigheder efter tør og våd kørebane viste en gennemsnitshastighed på 78,0 km/t ved tør kørebane og 76,7 km/t ved våd kørebane.

### b) Målinger i Københavns kommune.

Københavns kommune har foretaget en række hastighedsmålinger på ialt 46 steder i det københavnske gadenet i årene 1966-1969. For at sammenfatte resultaterne heraf i en form, der muliggør en grov vurdering af disses eventuelle betydning for spørgsmålet om indførelse af en generel hastighedsgrænse i bymæssige **områder**, specielt København, er der i skemaet side 38 foretaget en fordeling af målestederne efter den hastighedsgrænse, man ville nå til på det

Procentvis fordeling af person- og varebilers hastigheder over 30 km/t på frie hovedvejsstrækninger i 1966.

Hastighed km/t	2-sporede veje	3-sporede veje	Motorvej
30 - 34	0,1	0,1	0,0
35 - 39	0,2	0,1	-
40 - 44	0,8	0,3	-
45 - 49	1,7	0,5	0,0
50 - 54	4,3	1,5	0,1
55 - 59	7,1	3,0	0,4
60 - 64	12,2	6,2	1,1
65 - 69	14,0	8,7	1,5
70 - 74	17,1	15,2	4,6
75 - 79	12,5	13,8	6,3
80 - 84	10,1	12,7	9,3
85 - 89	5,6	8,8	8,2
90 - 94	5,4	9,3	11,9
95 - 99	3,0	6,3	11,1
100 -104	3,0	6,2	9,2
105 -109	1,3	3,2	8,3
110 -114	0,9	2,2	6,4
115 -119	0,3	1,0	5,4
120 eller mere	0,4	0,9	16,2
	100,0%	100,0%	100,0%
Gennemsnitlig hastighed for de målte køretøjer	74,2 km/t	81,9 km/t	99,8 km/t
Antal målte køretøjer	120.654	78.407	6.185
Person- og varevogne med uoplyst hastighed eller under 30 km/t	2.755	1.076	-
Andre køretøjer	11.132	7.673	876
Ialt	134.541	87.156	7.061
Modsat trafik ialt	120.769	85.785	5.905
Antal målesteder	11	7	1
Antal måletimer	468	312	12

pågældende sted ved anvendelse af **85%-kriteriet**. Dette benyttes i mange lande, både i USA og Europa ved fastlæggelsen af hastighedsbegrænsningers niveau, i hovedsagen ud fra den betragtning, at flertallet af trafikanter vælger forsvarlige hastigheder, og at grænsen derfor bør fastlægges under hensyn til det faktiske hastighedsvalg hos flertallet, hvilket sker ved at vælge en sådan grænse, at ca. 85% af bilisterne før hastighedsgrænsen indføres har en hastighed, som er lavere end den grænse, der vælges.

I skemaet er de nøjagtige talværdier, som fremkom efter anvendelsen af **85%-kriteriet** på de københavnske måleresultater rundet af til nærmeste 10 km/t. Det bemærkes, at der for 9 af målestederne er sket målinger 2 gange med et par års mellemrum. I skemaet er den seneste måling benyttet. Af de 9 gentagne målinger medførte 5 ikke nogen ændret placering i skemaet, mens 3 medførte en placering med højere hastighedsgrænse og 1 medførte en placering med lavere grænse efter den sidste måling. På en enkelt strækning, som efter måling i marts 1967 skulle henføres til klassen 70 km/t, er der før målingen i april 1969 indført lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Selv om der er sket et vist fald i hastighederne på stedet, er strækningen efter **85%-kriteriet** uændret henført til 70 km/t.

	Hastighed efter 85%-kriteriet.			Antal målesteder
	50 km/t	60 km/t	70 km/t	
Ringveje og lignende	3	2	2	7
Andre hovedfærdselsårer	1	5	0	6
Øvrige gader	12	14	7	33
<b>Antal målesteder</b>	16	21	9	46
	35%	45%	20%	100%

Til denne fordeling af målestederne bemærkes:

En hastighedsgrænse, som ligger 10 km/t over det, der angives ved **85%-kriteriet**, er i praksis uden betydning, fordi kun ganske få trafikanter overskrider denne hastighed. En hastighedsgrænse, som ligger 10 km/t under **85%-kriteriet**, er efter amerikanske erfaringer undertiden direkte skadelig, idet den bevidst tilsidesættes af en stor del af trafikanterne.

Hvis det antages, at de udvalgte 46 steder er repræsentative for det københavnske gadenet, illustrerer den nogenlunde jævne

fordeling af strækningerne på de 3 mulige hastighedsvalg 50, 60 og 70 km/t (henholdsvis 35\$, 45\$ og 20\$) at en enkelt generel hastighedsgrænse næppe er hensigtsmæssig. En hastighedsgrænse på 50 km/t ligger så lavt, at man efter de nævnte amerikanske erfaringer kunne frygte en direkte skadelig virkning på to trediedele af nettet (45% + 20%). Også en grænse på 60 km/t efterlader et betydeligt antal strækninger (20%) med en for lav hastighedsfastsættelse. Men en grænse på 70 km/t vil være uden betydning for det store flertal af strækninger (35% + 45% = 80\$), således at man allerede af den grund ikke vil kunne vente nogen større virkning af en hastighedsbegrænsning.

c) Hastighedsbegrænsnings betydning for rejsehastigheden.

Den gennemsnitlige rejsetid er stærkt præget af, at ikke alle strækninger af vejnettet er lige gode. I forbindelse med arbejdet med prioriteringen af de enkelte delstrækninger af den jyske motorvej har vejdirektoratet foretaget en række målinger af rejsehastighederne på A lo mellem grænsen og Aalborg. Målevognene kørte så hurtigt som tilladt, og som forholdene i øvrigt gjorde det forsvareligt uden at overskride nogle på forhånd opgivne maksimale hastigheder. Målingerne gav nedenstående resultater, hvor man til sammenligning har beregnet køretiden på den jyske motorvej under forudsætning af, at bilerne kan holde den angivne hastighed på hele strækningen fra Kruså Korsvej til Skalborg syd for Aalborg:

<u>Maksimal hastighed</u>	<u>Nuværende A lo (282 km)</u>	<u>Jyske motorvej (292 km)</u>	
	<u>Gennemsnitlig hastighed</u>	<u>Rejsetid</u>	<u>Rejsetid</u>
110 km/t	80 km/t	3 t 31 m	2 t 39 m
100 km/t	76 km/t	3 - 42 -	2 - 55 -
90 km/t	73 km/t	3 - 51 -	3 - 15 -
80 km/t	69 km/t	4 - 06 -	3 - 39 -
70 km/t	63 km/t	4 - 27 -	4 - 10 -

En generel hastighedsgrænse på f.eks. 90 km/t ville således for trafikken på A lo fra Kruså til Aalborg betyde et tidstab på ca. 20 minutter for en trafikant, der ønsker at køre 110 km/t, hvor han kan, medens samme trafikant på motorvejen ville tabe 36 minutter. Målinger tyder på, at en bilist, der på åbne stræk tilstræber at køre 100 km/t på 2-sporede strækninger, kun kan hol-



de ca. 90 km/t og på 3-sporede kun ca. 93 km/t som rejsehastighed. Spredningen er imidlertid meget stor.

Som et groft skøn over den økonomiske betydning af generelle hastighedsbegrænsninger har man foretaget følgende regnestykke, hvor man har benyttet den gennemsnitlige fordeling af alle målinger i 1966 som udtryk for hastighedsfordelingen uden for byerne. Det samlede kørselsarbejde i 1967 for personbiler, der blev udført på hoved- og landevejsnettet, er sat til 7,7 mia bilkm. Den gennemsnitlige hastighed var 78 km/t, d.v.s. der anvendtes ialt ca. 100 mio biltimer til dette arbejde. Hvis hver biltimer sættes til 9 kr. (1,5 personer pr. bil á 12 kr. pr. time i arbejdstiden, hvori 50% af kørselsarbejdet fandt sted), bliver de samlede tidsomkostninger 900 mio kr. Indføres hastighedsbegrænsninger på hoved- og landevejsnettet uden for byerne, fås følgende mertidsomkostninger for trafikanterne:

ved 100 km/t 5 mio kr. eller  $\frac{1}{20}$  af totale tidsomkostninger

ved 90 km/t 16 mio kr. eller 2% af totale tidsomkostninger

ved 80 km/t 44 mio kr. eller 5% af totale tidsomkostninger.

Over for dette "tab" står dog, at benzinforsbruget for de fleste vognes vedkommende er stigende ved stigende hastigheder over ca. 50 km/t, og at stigningen er stærkest ved de højeste hastigheder.

### 3. Virkningen af de periodiske hastighedsbegrænsninger.

Hastighedsbegrænsningerne og resultaterne af de undersøgelser af deres virkninger, som er udført af transportforskningsudvalget fra 1962-65, er nærmere omtalt foran side 14-15.

Pærdselssikkerhedskommissionen har imidlertid i 1966, særlig under indtryk af forskellen mellem de svenske og de danske resultater af de periodiske hastighedsbegrænsninger, anmodet Danmarks Statistik om en fornyet undersøgelse af det danske materiale. Denne undersøgelse blev af Danmarks Statistik overdraget til professor, dr.phil. G. Rasch, Københavns Universitet, hvis reanalyse af virkningen af de periodiske hastighedsbegrænsninger herefter forelå i 1968. Hovedresultaterne er nu offentliggjort i rapport nr. 3 fra rådet for **trafiksikkerhedsforskning**.

Analysen adskiller sig særlig fra de tidligere undersøgelser ved også at foretage en ny, selvstændig vurdering af en væsentlig del af det svenske materiale angående de periodiske hastighedsbegrænsninger i Sverige, og ved at anvende en meget avanceret, for-

mentlig til dels banebrydende **teoretisk-statistisk** analyseteknik. Der er også i højere grad end i den tidligere danske undersøgelse udvist forsigtighed ved opstilling af sammenligninger mellem perioder med og uden hastighedsbegrænsning. Resultaterne, i hvert fald de nedenfor under a) og b) gengivne, må derfor formentlig anses for så sikre, som de kan blive på den statistiske videnskabs nuværende stadium.

Konklusionerne i professor **Rasch's** redegørelse er:

- a) Forholdet mellem antallet af ulykker på vejstrækninger, hvor der ellers er fri (køres med stor) hastighed, og vejstrækninger, hvor hastigheden normalt er begrænset (moderat), ændredes ikke statistisk påviseligt i perioder med hastighedsbegrænsning i retning af relativt færre ulykker på de førstnævnte strækninger. Dette gælder både i Danmark og Sverige.
- b) Det samlede antal ulykker på hele vejnettet under ét var ikke statistisk påviseligt mindre i perioder med hastighedsbegrænsning end i perioder uden. Dette gælder i Danmark, medens professor Rasch ved anvendelsen af samme analyseteknik på det svenske materiale når til det modsatte resultat for Sveriges vedkommende.
- c) Forklaringen på det (bemærkelsesværdige) forhold, at man under anvendelse af en helt identisk analyseteknik på de danske og svenske materialer når til, at resultaterne for de to lande bliver ens under a) og forskellige under b), skal antagelig søges i, at de svenske hastighedsbegrænsninger i højere grad end de danske blev ledsaget af en særlig politiovervågning og propaganda, og at dette - og ikke de svenske hastighedsbegrænsninger i sig selv - var årsag til det under b) nævnte fald i uheldstallet i Sverige.

I rapporten fra rådet for trafikikkerhedsforskning nævner rådet, at der dog også kan tænkes at være en anden forklaring, end den foran under c) nævnte. Rådet peger på, at selv om forholdet mellem antal personskader på veje, hvor der ellers køres med stor hastighed, og andre veje, ikke ændredes påviseligt i Sverige, har professor Rasch sandsynliggjort, at uheldene på veje, hvor der normalt køres med stor hastighed, var mindre alvorlige i Sverige i de hastighedsbegrænsede perioder, idet antallet af dødsulykker faldt relativt. Det bliver herved logisk muligt at opretholde en fortolkning af de svenske resultater gående ud på, at de svenske hastighedsbegrænsninger i sig selv var en i hvert fald medvirkende årsag til en nedgang i **uheldstallene.**

Dette ændrer dog ikke ved fortolkningen af de danske resultater, at der ikke i Danmark kunne påvises nogen virkning af de periodiske hastighedsbegrænsninger.

#### 4. Virkningen af de vejledende hastighedsangivelser.

Ved justitsministeriets cirkulære af 1966 om hastighedsbegrænsning (foran side 17, pkt. 5) blev der åbnet mulighed for i forbindelse med advarselstavler om farligt vejsving at anvende en undertavle, der som en vejledning til trafikanterne angiver den største hastighed, med hvilken det er muligt at gennemkøre kurven under normale forhold. Sådanne vejledende hastighedsangivelser er herefter anvendt til dels i stedet for sædvanlig hastighedsbegrænsning i stadig flere vejsving, fortrinsvis uden for bymæssige bebyggelser.

For ialt 15 vejsving har vejdirektoratet kunnet oplyse, at det samlede antal ulykker med personskade i 1-2 år før og et tilsvarende tidsrum efter **hastighedstavlernes** opsætning, har været henholdsvis 121 og 53, altså en ulykkesnedgang på **56%**. En nærmere analyse af ulykkerne, f.eks. med hensyn til type og sværhedsgrad, har endnu ikke kunnet foretages.

#### D. Sverige.

Virkningen af alle de periodiske hastighedsbegrænsninger i Sverige fra 1960-1967 bortset fra begrænsningerne i påsken i 1960 og ved årsskifterne 1961/62 og 1962/63 har været undersøgt i mere end 20 særskilte undersøgelser, der ligesom de danske undersøgelser først og fremmest har været udført ved sammenligninger mellem ulykkesforløbet i perioder med og uden hastighedsbegrænsning. I undersøgelserne er bl.a. taget hensyn til forskelle i trafikintensiteten og i vej- og vejforholdene i de sammenlignede perioder, og ulykkerne er fordelt efter sværhedsgrad, ulykkestype og vejtype.

Næsten alle undersøgelserne har vist en gunstig virkning på antallet af færdselsulykker, særlig hvad angår de alvorligste ulykker og på de større veje - europaveje og de øvrige rigsveje.

Undersøgelser vedrørende de generelle differentierede hastighedsbegrænsninger, jfr. foran side 26, foreligger endnu kun for perioden fra 8. maj til 27. juni 1968, som er sammenlignet med en tilsvarende periode i 1967 uden nogen form for hastighedsbegrænsning. I konklusionen oplyses det, at ulykkestallene er lavere i 1968 end i 1967, men at forskellene stort set ikke er signifikante (**5%** signifikansniveau). Hvad angår ulykkernes fordeling på svær-

hedsgrad, trafikantkategori og ulykkestype kan der ikke konstateres signifikante forskelle af betydning imellem 1967 og 1968.

Det fremhæves i rapporten, at materialet er alt for lille og forholdene alt for specielle til, at der kan drages nogen konklusioner angående "almindelige" forskelle i ulykkesforløbet ved generel hastighedsbegrænsning på 90 km/t og differentierede hastighedsbegrænsninger.

En ny rapport angående perioden fra 2. september 1968 til 2. september 1969 forventes offentliggjort i foråret 1970.

#### E. England.

Om den i december 1965 forsøgsvis indførte generelle hastighedsbegrænsning for alle veje uden for bymæssig bebyggelse på 70 miles i timen (ca. 113 km/t) udtalte Road Research Laboratory i foråret 1967:

På motorveje blev hastighedsbegrænsningen fulgt af en klar nedgang i antallet af køretøjer med stor hastighed, og efter et års forløb havde de høje hastigheder nogenlunde stabiliseret sig på det lavere niveau. For lastvognenes hastighed, der i forvejen næsten aldrig overskred de 70 miles, havde hastighedsbegrænsningen praktisk taget ingen betydning.

I 1966, hvor hastighedsbegrænsningen gjaldt, faldt antallet af personskadeuheld på motorveje med 48% uheld, svarende til ca. 20% færre uheld af denne art, end man skulle have ventet uden hastighedsbegrænsningen. Dette resultat er statistisk signifikant. Det kan dog ikke konstateres, om ikke resultatet i et vist omfang skyldes andre færdselssikkerhedsforanstaltninger end hastighedsbegrænsningen, herunder særlig indførelsen af Alcotesten.

På alle hovedveje var personskadeuheldene i 1966 omkring 3½% færre end det antal, man skulle have ventet uden hastighedsbegrænsning. For de øvrige veje uden for bymæssig bebyggelse havde hastighedsbegrænsningen praktisk taget ikke nogen virkning.

I foråret 1969 har den engelske transportminister udtalt, at den forbedring i sikkerheden, som var en følge af 70-miles-grænsens indførelse, gennemgående har holdt sig.

#### F. Schweiz.

##### 1. Vejledende hastighedsangivelser.

Virkingen på hastigheder og uheldsforløb af vejledende hastighedsangivelser, f.eks. "80-120 km/t", fastsat med udgangspunkt

i ~~15%~~- og ~~85%~~-kriterier på længere motorvejsstrækninger og strækninger forbeholdt motorkøretøjer, er i 1965-1966 undersøgt i Schweiz.

Hastighedsmålinger efter indførelsen af vejledningerne viste, at den nedre hastighedsangivelse overalt var resulteret i en stigning i ~~15%~~-hastigheden, og at vejledningerne således havde en klar virkning i retning af at de langsomme trafikanter kørte stærkere. Den øvre hastighedsangivelse medførte også nogle steder mere ensartede hastigheder, d.v.s. fald i ~~85%~~-hastigheden, hvorimod der andre steder skete en vis forøgelse i antallet af trafikanter, der overskred den øvre hastighedsangivelse. På dette punkt var resultaterne således ikke eentydige. For flertallet af målesteder skete der dog ikke nogen forøgelse i antallet af trafikanter, der overskred den øvre angivelse.

Hvad angår virkningen på uheldsforløbet blev hovedresultatet en stigning i det samlede antal uheld, medens uheldenes sværhedsgrad, eller i hvert fald antallet af alvorlige uheld faldt.

Det fremhæves i den schweiziske rapport om undersøgelsen, at uheldstallene er små, og at resultaterne derfor næppe kan tages for mere end en strømpil om virkningen af vejledende grænser (jfr. endvidere nedenfor side 75.)

## 2. Lokale hastighedsbegrænsninger.

Der er endvidere i Schweiz i 1962-1967 gennemført en ret indgående undersøgelse af virkningen af lokale hastighedsbegrænsninger uden for byer og bymæssige bebyggelser på ialt 7 strækninger, 6 to-sporede på mellem 1,1 og 4,1 **km's** længde og en 7 km lang tre-sporet strækning. Begrænsningerne var på **80-100** km/t, og de undersøgte før-efter perioders varighed på (2 x) 12-24 måneder.

Resultatet var for alle strækningers vedkommende en klar reduktion af de største hastigheder og af hastighedsspredningerne, samt en gunstig indflydelse på uheldsforløbet og uheldenes sværhedsgrad. For det samlede materiales vedkommende blev antallet af uheld pr. 1 mill. køretøjskilometer efter indførelsen af hastighedsbegrænsningerne nedsat med ca. 1/3, medens antallet af tilskadekomne og dræbte blev nedsat med ca. 3/4. Det fremhæves i undersøgelsens konklusion, at hastighedsbegrænsninger uden for byer og bymæssig bebyggelse først og fremmest må foretrækkes på stedligt begrænsede, sammenhængende og særlig uheldsbelastede strækninger.

G. Holland.

Der er i Holland fra efteråret 1966 gennemført forsøg på 10-15 længere strækninger på rigsveje, både med vejledende hastighed sangivelser som i Schweiz, og med egentlige hastighedsbegrænsninger, til dels kombineret med forstærket politiovervågning. Begrænsningerne var normalt mellem 90 og 110 km/t. Forsøget er afsluttet i foråret 1969» men der foreligger endnu kun en foreløbig rapport om resultaterne fra det første forsøgsår. Den endelige rapport vil først foreligge i 1970.

H. Frankrig.

I marts 1969 indledtes et forsøg med hastighedsbegrænsninger på 5 stærkt trafikerede franske hovedveje på sammenlagt ca. 1.600 km, til dels kombineret med forstærket politikontrol. Basis-hastigheden i forsøget er 100 km/t, som varieres med 80 eller 120 km/t efter de enkelte strækningers beskaffenhed.

## V. Kommissionens overvejelser.

### A. Baggrunden for emnets behandling i kommissionen.

Det er kommissionens almindelige opgave at overveje og eventuelt fremkomme med forslag til foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden, og i betragtning af hastighedens betydning for færdselsulykkes indtræden og omfang har kommissionen set det som en vigtig opgave nærmere at overveje spørgsmålet om anvendelse af hastighedsbegrænsninger som færdselssikkerhedsforanstaltning.

Der er endvidere siden den sidste samlede overvejelse af hele dette spørgsmål i Danmark, der resulterede i hastighedsreformen af 1953, foregået en voldsom udvikling på hele færdselsområdet, ligesom der i udlandet er sket en udvikling i retning af en udvidet og måske særlig noget ændret anvendelse af hastighedsbegrænsninger.

Hertil kommer, at den gældende lovgivning på dette område til stadighed har været genstand for megen debat.

### B. Almindelige synspunkter vedrørende hastighedsbegrænsning.

Hovedsynspunktet bag den danske hastighedsreform i 1953 var, at det bedst kan overlades til føreren selv at bedømme og fastsætte den forsvarlige hastighed i de enkelte situationer.

Udviklingen siden da tyder imidlertid på, at det trods bestræbelser for øget politikontrol, afmærkning af farlige passager, færdselspropaganda m.v. ikke i tilstrækkelig grad er lykkedes at få alle trafikanter til at efterleve dette. Mange motorførere er mindre dygtige og rutinerede, i hvert fald mindre dygtige og rutinerede end de selv tror, og en del savner viljen til frivilligt at holde sig til en hastighed, der tager tilstrækkeligt hensyn til andre trafikanter og giver føreren selv fornøden tid til at klare en vanskelig situation. Hertil kommer, at selv den bedste fører undertiden ikke kan overskue eller erkende de farer, der er på en vejstrækning, og derfor behøver den vejledning, som blandt andet hastighedsbegrænsningsskilte giver.

Der kan derfor ikke være tvivl om, at det også i fremtiden i et vist omfang vil være nødvendigt at anvende hastighedsgrænser

som trafikikkerhedsforanstaltning, i hvert fald som en vejledning til trafikanterne. Udviklingen siden 1953 med hensyn til lokale hastighedsbegrænsninger peger også i denne retning, idet der nu anvendes lokale hastighedsbegrænsninger i meget videre omfang, særlig i tættere bebyggelse, end det var tilfældet i de første år efter hastighedsreformen af 1953.

Selv om overholdelsen af hastighedsbegrænsninger ofte lader meget tilbage at ønske, har begrænsningerne utvivlsomt normalt en vis virkning i retning af at nedsætte hastighederne, særligt de større hastigheder. Også gennemsnitshastigheden og hastigheds-spredningen vil ofte nedsættes gennem hastighedsbegrænsning.

At hastighedsbegrænsning herved kan have en virkning i retning af at reducere ulykkernes antal og **sværhedsgrad**, i hvert fald i den første tid efter begrænsningens indførelse, fremgår af forskellige udenlandske undersøgelser. For Danmarks vedkommende har de generelle periodiske hastighedsbegrænsninger i årene 1961-1964 ikke haft nogen påviselig effekt med hensyn til at nedbringe uheldstallet, jfr. foran side 14-15 og 40-42. Derimod har undersøgelser vedrørende betydningen af vejledende hastighedsangivelser, der er anvendt i vejsving, jfr. foran side 42, vist en god effekt, og det er en almindelig antagelse, at lokale hastighedsbegrænsninger fastsat i medfør af færdselslovens § 57, stk. 3, ligeledes har medført en dæmpning i ulykkestallet. Nogen systematisk undersøgelse af de lokale hastighedsbegrænsningers betydning er dog ikke foretaget. Kommissionen ville have fundet en sådan undersøgelse nyttig, og mangelen heraf vanskeliggør i høj grad vurderingen af, om der bør ske ændringer i den hidtidige danske politik på dette område. Man har dog ikke fundet det rigtigt at udsætte kommissionens overvejelser og standpunkttagen indtil en sådan undersøgelse er foretaget. Den ville næppe kunne afsluttes inden for kortere tid end 2-3 år.

Hovedspørgsmålet bliver herefter, om der er rimelig udsigt til, at en udvidet eller ændret anvendelse af hastighedsbegrænsninger i Danmark vil kunne reducere ulykkestallene eller ulykkeries sværhedsgrad i et sådant omfang, at en ændring i de gældende regler ikke bør lades uforsøgt.

Da der i et vist omfang kan anføres de samme argumenter for og imod ved enhver form for hastighedsbegrænsning (lokal eller



generel, periodisk eller permanent) skal der inden drøftelsen af de enkelte former for hastighedsbegrænsning gøres nogle få bemærkninger herom.

Enhver hastighedsgrænse er en gennemsnitsregel, fordi den gælder på alle tidspunkter og under meget varierende forhold. Det er derfor ofte rigtigt, når der rejses spørgsmål om indførelse af hastighedsgrænser, først at overveje, om andre forholdsregler - der er mere direkte virksomme over for det **eller** de problemer, som hastighedsbegrænsningen er rettet imod - kan anvendes i stedet for hastighedsbegrænsning.

At en hastighedsgrænse er en gennemsnitsnorm, indebærer i øvrigt en række uheldige forhold, som der efter kommissionens opfattelse må lægges betydelig vægt på.

Hastighedsbegrænsningerne bliver ignoreret af mange trafikanter - og ofte går det godt. En af grundene til manglende overholdelse er utvivlsomt, at vedkommende hastighedsgrænse ikke falder sammen med den konkret forsvarlige hastighed. Det kan også forekomme, at der ikke er samklang mellem den fastsatte begrænsning, vejforholdene og bilernes meget forskellige køreegenskaber, men under alle omstændigheder er manglende overholdelse af fartbegrænsninger uheldig, dels i sig selv, dels fordi den manglende respekt for denne vigtige del af færdselsreglerne formentlig udbreder sine virkninger også til andre områder i trafikken, og i større eller mindre grad undergraver trafikanternes forståelse for nødvendigheden af færdselsreglerne og disses overholdelse. Det må derfor være et væsentligt punkt i hele hastighedsbegrænsningspolitikken, at hastighedsgrænserne skal være realistiske. Det må være nogenlunde forståeligt for de fleste trafikanter, om ikke at der er indført hastighedsbegrænsning, så i hvert fald at grænsen er fastsat, som det er sket. Det fastsatte hastighedsniveau må forekomme trafikanterne tilpasset til forholdene. Særlig må det sikres, at grænserne ikke bliver forældede, og at de altid bliver revideret, så snart der sker ændringer på vejen. Overensstemmelse med de stedlige forhold kan til en vis grad opnås ved lokale hastighedsbegrænsninger, men ikke ved generelle hastighedsbegrænsninger og kun i ret ringe omfang ved differentierede hastighedsbegrænsninger.

Er disse betingelser opfyldt, vil hovedparten af bilisterne formentlig rette sig efter begrænsningerne, og først og fremmest opfatte dem som en vejledning og måske en almindelig advarsel om

at tage sig i agt på det pågældende sted. Politiet kan så koncentrere sin indsats over for mindretallet, som ikke vil køre med en rimelig fart.

Også hele retshåndhævelsen på dette område må tages i betragtning. Jo større anvendelse hastighedsgrænserne får, jo oftere vil retsforfølgning for hastighedsbegrænsningsovertrædelser, der jo efterhånden sker i et meget stort antal tilfælde (foran side 21), få tilfældighedens karakter, hvilket i hvert fald ikke er egnet til at højne respekten for hastighedsgrænserne.

I det hele taget taler de ret begrænsede håndhævelsesmuligheder for at vise tilbageholdenhed, særlig med indførelse af mere generelle grænser.

De nævnte forhold gør spørgsmålet om politiovervågning i forbindelse med enhver form for hastighedsbegrænsning meget væsentligt, og der har under kommissionens behandling af emnet gentagne gange været peget på, at mere politi på vejene er en mindst lige så vigtig foranstaltning som begrænsninger af hastigheden, og at politiets tilstedeværelse i sig selv, uanset om der gælder regler om begrænsning af hastigheden, må antages at have en gunstig virkning på færdselssikkerheden. Dette støttes af udenlandske undersøgelser, blandt andet et svensk forsøg i sommeren 1965, ved hvilket en tre gange stærkere politiovervågning på nogle europavejstrækninger blev fulgt af en tydelig forbedring af færdselssikkerheden, herunder en nedgang i ulykkestallene på ca. **40%**, for uheld med personskade ca. **60%**. Der var ved dette forsøg ikke hastighedsbegrænsning i den tid, hvor politiovervågningen var forstærket.

At en hastighedsgrænse under alle omstændigheder er en gennemsnitsregel har formentlig også en uheldig virkning på den måde, at hastighedsgrænsen kan være et incitament til at køre med den fastsatte hastighed, uanset om denne også efter de konkrete forhold, vognens vedligeholdelsestilstand og belæsning, førerens rutine og trafik-, vej- og vejrforholdene, er forsvarlig.

På den anden side må det fremhæves, at hastighedsgrænser utvivlsomt er til støtte for politiets kontrol med hastigheden, idet de gør det overflødigt at føre det ret vanskelige bevis for, at hastigheden i den konkrete situation har været uforsvarlig efter omstændighederne.

I forbindelse med fastsættelse af hastighedsbegrænsninger kan der være grund til at være opmærksom på den økonomiske side af sagen, idet en grænse kan sættes på et så lavt niveau, at den

betyder en alvorlig nedsættelse af hele produktionen på transportområdet, jfr. foran side 39-40. Ved grænser, der kun rammer de allerhøjeste hastigheder, kan der dog ikke tillægges økonomiske **betragtninger** særlig stor vægt i den samlede vurdering, i hvilken forbindelse det bemærkes, at der også er betydelige økonomiske tab forbundet med store hastigheder, bl.a. i form af alvorlige ulykker, hvortil kommer et uforholdsmæssigt brændstofforbrug og slid på køretøjsparken.

På dette sted skal endelig bemærkes, at det i de udenlandske undersøgelsesresultater er et gennemgående træk, at hastighedsbegrænsningers virkning er væsentlig større, hvad angår nedsættelse af ulykkernes sværhedsgrad (antallet af alvorlige ulykker), end hvad angår nedsættelse af det samlede antal ulykker. Dette må pege stærkt i retning af først og fremmest at anvende hastighedsbegrænsninger, hvor der sker forholdsvis mange og alvorlige ulykker.

### C. De enkelte former for hastighedsbegrænsning.

#### 1. Generel hastighedsbegrænsning i byområder.

I kommissionens overvejelser på dette punkt indgår bl.a. de henvendelser fra de kommunale organisationer og Københavns Magistrat, som er gengivet i bilag 1 og 2.

De kommunale organisationer og Københavns Magistrat ønsker indført en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser på enten 50 eller 60 km/t, således som det er tilfældet i udlandet og anbefalet af Den europæiske transportministerkonference (CEMT). Den generelle hastighedsbegrænsning skal ifølge forslagene tilkendegives ved færdselstavler alene ved alle indfaldsveje til byer og bymæssige bebyggelser. Der skal kunne ske fravigelse af grænsen i op- eller nedadgående retning under hensyn til de stedlige forhold på bestemte strækninger. Sådanne fravigelser skal tilkendegives ved særlige hastighedstavler, ligesom de nu anvendte lokale begrænsninger.

Der har ikke kunnet opnås enighed i kommissionen med hensyn til spørgsmålet om generel hastighedsbegrænsning i byområder. Et flertal af kommissionens medlemmer (Duurloo, Eefsen, Grau, Holmberg, Frede Jensen, Lærkes, Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) har ikke villet stille forslag om, at der indføres generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser, hvorimod et mindretal (Axel Ivan Pedersen, Bang, Boye Hansen og Arne Larsen) har ønsket at foreslå en sådan hastighedsbegrænsning.

a) Flertallets synspunkter.

1° Udlandet.

Som nævnt foran side 23-24 har næsten alle europæiske lande i årene mellem 1955 og 1963 indført generelle hastighedsbegrænsninger i byer og bymæssige bebyggelser på enten 50 eller 60 km/t.

Dette er i sig selv ikke noget argument for, hvorledes reglerne på dette punkt bør være i Danmark. Den danske ordning med lokale hastighedsbegrænsninger kan ikke medføre ulemper for det internationale færdselssamkvem, idet området for hastighedsbegrænsningerne er klart tilkendegivet ved afmærkning.

Udenlandske undersøgelser viser imidlertid en forbedring af sikkerheden i byer og bymæssige bebyggelser efter indførelsen af en generel hastighedsbegrænsning, jfr. foran side 32. Det er derfor en nærliggende tanke, at der også i Danmark måtte kunne opnås gunstige resultater ved indførelsen af en sådan foranstaltning.

Ved den nærmere vurdering af, hvilke slutninger der for Danmarks vedkommende kan drages af resultaterne af disse undersøgelser, må dog følgende tages i betragtning:

Bortset fra den almindelige usikkerhed med hensyn til, i hvilket omfang udenlandske undersøgelser kan overføres til danske forhold, må det fremhæves, at flertallet af de udenlandske undersøgelser er foretaget i den sidste halvdel af 1950-erne, og mange af de ændringer i trafikforholdene i byerne, som er sket siden da, gør det vanskeligt at overføre resultaterne til danske forhold af i dag. I denne henseende kan bl.a. peges på udviklingen vedrørende trafikdens tæthed og sammensætning, vejnettets kvalitet, gadebelysningen, anlæggelse af omfartsveje og f.eks. det hensyn til færdselsforholdene, der som regel nu tages ved nyt boligbyggeri.

Ved vurderingen af de udenlandske resultater må det også holdes for øje, at det ikke er godtgjort, at nedgangen i uheldene også har holdt sig efter nogle års forløb.

Men hertil kommer, at der jo også i Danmark er foretaget indgreb over for hastigheden i byer og bymæssige bebyggelser. Efter lovændringerne i 1957 og 1959 er der i vidt omfang indført lokale hastighedsbegrænsninger på strækninger, hvor forholdene, herunder også ulykkestallene, har motiveret det. Medens begrænsningerne i udlandet er pålagt generelt, såvel på strækninger, hvor man ikke kunne forvente en effekt, fordi hastigheden allerede uden begræns-

ningen holdt sig under den generelt fastlagte, som på strækninger hvor hastigheden tidligere lå højere - navnlig hovedfærdselsårerne - har man i Danmark valgt at undersøge de enkelte strækninger, bl.a. ud fra ulykkestallene, og pålægge hastighedsbegrænsning, hvor der måtte være behov derfor og en effekt være at vente. Formålet har stort set været det samme som i udlandet, men ved at anvende differentierede grænser har man undgået de ulemper, som altid klæber til gennemsnitsløsninger, jfr. foran side 48-49.

Det følger af foranstående, at man må vise varsomhed med at anvende de udenlandske 10-15 år gamle undersøgelsesresultater til støtte for i dag i Danmark at indføre en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser.

## 2° Dansk materiale.

Spørgsmålet er herefter, om der findes dansk materiale til belysning af, om generel hastighedsbegrænsning bør indføres i byer og bymæssige bebyggelser.

Oplysningerne side 36-39 om hastighedsmålinger foretaget af Københavns kommune viser vanskelighederne ved at fastsætte en bestemt generel grænse. Uanset hvordan man fastsætter denne, må den for at være realistisk og på den anden side dog have udsigt til at virke efter sin hensigt suppleres med højere eller lavere konkret fastsatte grænser på antagelig et flertal af alle gadestrækninger.

Navnlig inden for de sidste 10-15 år har det vist sig praktisk muligt i høj grad at forbedre bytrafikkens sikkerhedsforhold ved effektive vej- og færdselsreguleringer, særlig lyssignaler. Disse anvendes nu i ret vidt omfang, først og fremmest på **hovedfærdselsårer** i de større byer og ofte som samordnede signalanlæg ("grønne bølger"). Således var der i Københavns kommune ved udgangen af 1969 ialt 215 signalanlæg, hvoraf de 195 var indlagt i "grønne bølger". Reguleringer af denne art gør det umuligt - i hvert fald over lidt længere strækninger - at køre med stor hastighed, fordi en sådan kørsel altid hurtigt vil blive standset af et lyssignal. Det er udtrykkeligt fremhævet i justitsministeriets cirkulære om hastighedsbegrænsninger, at sådanne normalt ikke bør indføres eller opretholdes på strækninger med "grøn bølge" (foran side 17 og 18), og i de senere år er en del eksisterende hastighedsbegrænsninger blevet ophævet i forbindelse med etablering af "grøn bølge", uden at der er påvist nogen stigning i ulykkestallene.

### 3° Trafikkens afvikling.

Københavns Magistrat har anført (bilag 2, ad I), at en generel hastighedsbegrænsning på 50-55 km/t vil give den mest glidende trafik, idet den hastighed, der giver den største kapacitetsudnyttelse af gaderne, ligger et sted mellem 50 og 60 km/t.

Dette sidste er rigtigt for så vidt som undersøgelser, der dog særlig har angået landevejstrafik, viser, at der ved stigende hastighed kun sker en forøgelse af en vejs kapacitet indtil et vist punkt. Yderligere forhøjelser af hastigheden giver ikke større kapacitet, men medfører snarere en mindre kapacitetsnedsættelse. Selv om den i kapacitetsmæssig henseende optimale hastighed i byer sikkert i høj grad beror på den enkelte gades udformning og færdselsregulering, er det formentlig også rigtigt, at den nævnte optimale hastighed i bytrafik gennemsnitlig ligger mellem 50 og 60 km/t.

Betydningen af dette for spørgsmålet om hastighedsbegrænsning kan dog højst være den, at hensynet til trafikken afvikling formentlig ikke taler imod en generel **hastighedsbegrænsning**. Den eventuelle kapacitetsnedsættende virkning af store hastigheder gør sig kun gældende ved så store trafikmængder, at den enkelte trafikant, der ønsker at køre hurtigere end den almindelige trafikstrøm, straks vil blive standset heri af de øvrige trafikanter. Omvendt vil den trafikant, der kører langsommere end de øvrige, bevirke kødannelser. Hvis en forbedring af trafikafviklingen derfor overhovedet skal søges tilvejebragt gennem hastighedsgrænser, kommer kun regler om minimumshastighed i betragtning. Dette illustreres bl.a. af den gavnlige virkning på trafikafviklingen i tæt bytrafik, som ofte kan opnås ved samordnede lyssignalanlæg ("grønne bølger") med en ikke alt for lav gennemkørselshastighed.

### 4 Bymilieuet.

Det er dernæst fra kommunal side gjort gældende, jfr. bl.a. bilag 2, ad II, at generel hastighedsbegrænsning bør indføres af hensyn til bymilieuet for at undgå støj og at nedsætte den almindelige nervøsitet, som opstår hos bybefolkningen på grund af den efterhånden voldsomme trafik. Det er hævdet, at man formentlig vil få en mere hensynsfuld trafik, hvis der med en generel hastighedsbegrænsning bliver lagt en almindelig dæmper på biler og motorcykler.

Det er endvidere ofte fremført, at de mange skilte om hastighedsbegrænsning er uskønne og kunne reduceres, hvis der indførtes en generel hastighedsbegrænsning i stedet.

Hvad først angår støjproblemet er det næppe rigtigt i særlig grad at kæde dette sammen med hastigheden. Den støj, som kan være ødelæggende for bymilieuet, beror først og fremmest på antallet af accelerationer og standsninger og den måde, hvorpå disse manøvrer foretages. Det spiller sammenlignet hermed kun en mindre rolle, om hastigheden imellem accelerationer og decellerationer er f.eks. 50 eller 70 km/t. Hastigheden har dog også en vis betydning derved, at den tidsmæssige udstrækning af køretøjernes accelerationer og standsninger er afhængig af den hastighed, der køres med.

Det er rigtigt, at nutidens bytrafik på flere måder kan skabe nervøsitet og utryghed, særlig hos de svage trafikantkategorier, fodgængere og cyklister. Den blandede færdsel i byerne medfører da også, at hurtig kørsel er forbundet med særlig fare, bl.a. fordi de trafikanter, der skal passere kørebanen, foretage sving, til- og frakørsel osv., har svært ved at beregne risikoen herved, når der kan være hurtige biler i trafikken på langs ad gaden. Hovedårsagen til nervøsiteten må dog snarere end i motor-køretøjernes hastighed søges i sammenblandingen af trafikantkategorierne i forbindelse med trafikdens tæthed og det forhold, at blot lidt ældre byområder slet ikke er byggede til en sådan trafik. På sådanne steder gør imidlertid allerede gadernes karakter det ofte umuligt at køre med hastigheder over de 50 eller 60 km/t, som i givet fald formentlig skulle fastsættes som generel hastighedsgrænse. På større gader og veje - typisk udfaldsveje og ringveje - som virkelig tillader kørsel over de nævnte hastigheder, vil der som regel også være en bedre adskillelse af de enkelte trafikantkategorier til beskyttelse af fodgængere og cyklister. Der vil også allerede nu ofte være enten lokal hastighedsbegrænsning eller en hastighedsregulering gennem et større antal (samordnede) lys-signaler på sådanne strækninger.

Flertallet er som nævnt enig i, at bytrafikken kan skabe nervøsitet og utryghed, og man kan også være enig i, at dette undertiden må tilskrives, at de motorkørende undlader at afpasse hastigheden "efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed" (færdselslovens § 35). Flertallet finder det imidlertid mindre

realistisk at regne med, at en generel hastighedsgrænse kan hjælpe på dette forhold. Forholdene i andre europæiske byer, der som omtalt foran side 23 alle har en sådan generel grænse, peger ikke i denne retning.

Hvad endelig angår antallet af skilte om hastighedsbegrænsning bemærkes, at der i forbindelse med en generel begrænsning nødvendigvis må være en del undtagelser - såvel i opad- som nedadgående retning - fra den generelt fastsatte grænse. Udviklingen i udlandet f.eks. i England og Sverige, går klart i retning af at modificere de generelle grænser gennem differentiering, og en lignende udvikling måtte ventes herhjemme, hvis princippet om realistiske hastighedsgrænser ikke skulle tilsidesættes i for høj grad.

Hertil kommer den skiltning, som vil blive nødvendig til afgrænsningen af det geografiske område for en generel hastighedsgrænse. Grænsen mellem by og land er som regel flydende, og der er netop her i landet mange mindre bebyggelser langs vejene, som det vil blive nødvendigt at klassificere i relation til en generel hastighedsgrænse. Det ville - som også antaget i justitsministeriets lovforslag fra 1959 (foran side 13) - næppe være muligt her i landet at anvende stednavnsskiltene i stedet for de sædvanlige skilte om hastighedsbegrænsning og ophør af hastighedsbegrænsning. Tværtimod er det allerede i dag mange steder sådan, at placeringen af stednavnsskiltene langt fra falder sammen med begyndelses- og ophørspunkterne for de hyppige lokale hastighedsbegrænsninger på indfaldsveje.

Flertallet finder det således forkert at antage, at en generel hastighedsbegrænsning ville medføre færre hastighedsskilte end den nuværende ordning med lokale hastighedsbegrænsninger.

##### 5 Flertallets konklusion.

Det er flertallets opfattelse, at der i, hvad der kan fremføres til støtte for en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser, ikke ligger tilstrækkelig begrundelse for at forlade det nuværende system med lokalt fastsatte hastighedsgrænser. Hertil kommer, at der mod en sådan generel regel kan anføres de ulemper, der er nævnt side 48-49. I så henseende har flertallet navnlig lagt vægt på, at man i praksis - hvis ikke antallet af skilte om hastighedsbegrænsning skal blive væsentlig større end nu - kun i et forholdsvis lille antal tilfælde kan



fastsætte differentierede grænser, og at en generel grænse derfor ofte vil være alt for høj, medens den omvendt i mange tilfælde vil vise sig urimelig lav og derfor, som erfaringerne fra udlandet viser, ikke **blive** overholdt, især ikke når trafikken f.eks. i nat- og aftentimerne er minimal. Selv en mere effektiv politikontrol vil ikke kunne forhindre, at den generelle regel bliver overtrådt i et sådant omfang, at det vil virke nedbrydende på respekten for færdselsreglerne.

Flertallet (Duurloo, Eefsen, Grau, Holmberg, Frede Jensen, Lærkes, Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) vil herefter ikke stille forslag om, at der indføres generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser.

b) Mindretallets synspunkter.

1° Sikkerhedsmæssige hensyn.

Selv om der som nævnt af flertallet må vises varsomhed med at overføre de gunstige udenlandske undersøgelsesresultater til danske forhold, må disse resultater dog efter mindretallets opfattelse siges med en vis vægt at pege i retning af, at der også i Danmark vil kunne opnås en bedre færdselssikkerhed ved at indføre en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser.

De gode udenlandske resultater er i hvert fald ubestridelige. Der foreligger undersøgelser fra et betydeligt antal lande, og alle resultaterne går ud på, at der efter indførelsen af generel hastighedsbegrænsning er sket en væsentlig nedgang i antallet af personskader, herunder særlig alvorlige personskader og dræbte (side 32).

Ca. 25% af samtlige ulykker i byer og bymæssige bebyggelser (mindst 500 indbyggere) sker på strækninger med lokal hastighedsbegrænsning (foran side 35). Selv om disse lokale hastighedsbegrænsninger må formodes at være indført på strækninger, hvor der er særligt behov for hastighedsbegrænsning, synes det rimeligt at regne med, at en del af de resterende ca. 75% af samtlige ulykker i byområder kan undgås eller gøres mindre alvorlige gennem en generel hastighedsbegrænsning.

2° Hensynet til bymilieuet.

Mindretallet er med de kommunale organisationer (bilag 1 og 2) enig i, at hensynet til at forbedre miljøet for befolkningen i byerne taler for at indføre en generel hastighedsbegrænsning. En

sådan vil i almindelighed virke som en dæmper på biler og motorcykler, og hensynsfuld kørsel må i mange henseender siges netop at være ensbetydende med kørsel med en lavere hastighed.

Medens en rimelig hastighedsgrænse i bebyggede områder ikke nedsætter vejenes kapacitet, må den antages at ville bidrage til en roligere og mere jævn trafikstrøm, gøre det mindre vanskeligt og farefuldt for fodgængere at krydse vejen, også i mange fodgængerovergange og i det hele medvirke til at skabe større tryghed hos de trafikanter, der i særlig grad er udsatte i trafikken: fodgængere, cyklister eller knallertførere.

Hvad særlig angår **støjproblemet** og spørgsmålet om antallet af skilte om hastighedsbegrænsning er mindretallet stort set enig med flertallet i, at der næppe kan ventes væsentlige milieumæssige forbedringer på disse punkter ved indførelsen af en generel hastighedsbegrænsning. Støjproblemet og antallet af skilte om hastighedsbegrænsning er imidlertid mindre betydningsfuldt sammenlignet med hensynet til at begrænse nervøsiteten og utrygheden ved at færdes i byerne. Det må selvfølgelig erkendes, at dette hensyn er af mindre håndgribelig (nærmest psykologisk) art, og at det vanskeligt kan konkretiseres, men dette gør ikke hensynet mindre betydningsfuldt.

### 3° Politiets kontrol.

Foruden de omtalte hensyn til en forbedring af sikkerheden og bymilieuet har mindretallet særlig lagt vægt på, at en generel hastighedsgrænse vil give politiet grundlag for en væsentlig mere indgribende kontrol med hastighederne end i dag. Den almindelige regel om, at hastigheden til enhver tid skal afpasses efter forholdene, er af bevismæssige grunde så vanskelig at håndhæve, at det praktiske resultat stort set må blive, at der kun undtagelsesvis skrives ind imod uforsvarlig hurtig kørsel, i hvert fald hvis denne kørsel ikke har givet sig udslag i enten uheld eller andre overtrædelser af færdselsreglerne.

### 4° Mindretallets konklusion og forslag.

Hvad angår niveauet for en generel hastighedsbegrænsning i byer bemærkes, at der næppe er særlig stor forskel på, om man vælger 50 eller 60 km/t. Blandt de nuværende lokale hastighedsbegrænsninger er der formentlig lidt flere begrænsninger på 50 end på 60 km/t, og de sikkerheds- og milieumæssige hensyn taler også

nærmest for at vælge den laveste af de to grænser. Når mindretallet alligevel har valgt at foreslå 60 km/t som den generelle grænse, sker det bl.a. for at tilgodese de eventuelle trafikafviklingsmæssige og transportøkonomiske hensyn. En grænse på 60 km/t vil ikke virke hæmmende på afviklingen af trafikken, formentlig heller ikke gennem grønne bølger, og den vil ofte være passende igennem mindre byer og bebyggelser ved f.eks. hovedveje. De 60 km/t kan også siges at være en mere realistisk største hastighed, som derfor vil blive bedre overholdt. Endelig forekommer det væsentligt, at der med 60 km/t ikke vil blive behov for nær så mange konkrete fravigelser af grænsen i opadgående retning, som det vil være tilfældet, hvis grænsen fastsættes til 50 km/t.

Den generelle begrænsnings begyndelses- og ophørspunkter bør tilkendegives gennem sædvanlige **hastighedsbegrænsningstavler**, opsat ved alle indfaldsveje af blot nogen betydning til byer og bymæssige bebyggelser.

Ligesom det er tilfældet i alle andre lande, må der under hensyn til de stedlige forhold kunne ske fravigelser af den generelle grænse, både i opadgående og nedadgående retning. Sådanne fravigelser skal tilkendegives ved tavler om hastighedsbegrænsning.

Mindretallet (Axel Ivan Pedersen, Bang, Boye Hansen og Arne Larsen) vil herefter foreslå, at der bortset fra motorveje indføres en generel hastighedsbegrænsning på 60 km/t i alle byer og bymæssige bebyggelser.

## 2. Generel hastighedsbegrænsning uden for byområder.

Færdselsforholdene i og uden for byer og bymæssige bebyggelser er efter kommissionens opfattelse så forskellige, at der ikke kan drages slutninger fra overvejelserne om hastighedsbegrænsning i byer til overvejelserne af det tilsvarende spørgsmål i landdistrikter - eller omvendt. Interessen må derfor i det følgende samle sig om de forhold, der i sig selv kan give grundlag for at antage, at der kan opnås bedre færdselssikkerhed ved at indføre hastighedsbegrænsning for trafikken uden for byområder.

I det følgende redegøres først for de væsentligste af disse forhold (a). Dernæst omtales undersøgelserne af de periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark og den betydning, resultaterne kan tillægges (b), og endelig sammenfattes under (c) kommissionens standpunkt i spørgsmålet om indførelse af generel hastighedsbegrænsning uden for byer.

a) Forhold af betydning for spørgsmålet om indførelse af hastighedsbegrænsning uden for byer.

Gennem en årrække er antallet af færdselsuheld med personskade steget mere i landdistrikterne end i byerne, således i årene fra 1960-1966 med ialt 58% (2.041 uheld) i landdistrikterne mod en stigning i byer og bymæssige bebyggelser på 9% (1.204 uheld). Og medens uheld i landdistrikterne kun udgør omkring en fjerdedel af samtlige uheld, udgør antallet af dræbte ved uheld i landdistrikter omkring halvdelen af samtlige dræbte ved færdselsuheld. Denne udvikling og det forholdsvis store antal svære uheld i landdistrikterne kan tale for, at der indføres hastighedsbegrænsning, i hvilken forbindelse det bemærkes, at det som tidligere nævnt er et gennemgående træk i næsten alle udenlandske undersøgelsesresultater, at en hastighedsbegrænsnings virkninger er væsentlig større, hvad angår nedsættelsen af ulykkernes sværhedsgrad, end hvad angår nedsættelsen af det samlede antal ulykker.

Vejnettet uden for bymæssige bebyggelser er ikke indrettet til kørsel med ubegrænset hastighed. Selv på nyudbyggede veje, som er dimensioneret efter de gældende bestemmelser for konstruktion af veje (vejreglerne), kan det være vanskeligt for trafikanterne at bedømme den forsvarlige maksimalhastighed, som bl.a. afhænger af vejens tværsnit og linieføring, herunder oversigten i kurver, på bakketoppe og i vejkryds. Afgørende for disse forhold er vejens såkaldte dimensioneringshastighed.

Ved nybygning eller ombygning af veje anvendes i Danmark som dimensioneringshastighed 120 km/t for motorveje, 100 km/t for hovedlandeveje, 80 km/t for landeveje og 60 km/t for biveje. Kørsel med større hastigheder end de nævnte er således principielt kun forsvarlig på steder, hvor dimensioneringshastigheden er uden direkte indflydelse, d.v.s. på lige strækninger uden tilstødende veje.

Hvis en trafikant på en større vej nærmer sig en skærende vej, er krydset ofte afmærket med en advarselstavle, hvorved trafikanten på den større vej bliver advaret om, at han nærmer sig et farligt kryds. Han bliver derimod ikke oplyst om, at sidevejstrafikanten kun kan iagttage sin vigepligt og foretage en sikker passage af krydset, såfremt hastigheden på den større vej ikke overstiger en bestemt grænse.

På de dele af vejnettet, som på grund af dårlig oversigt er pålagt **overhalingsrestriktioner** med spærrelinier, jfr. færdselslovens § 35 om vejsving og bakketoppe, er afstribningen ligeledes baseret på dimensioneringshastigheden eller en faktisk kørselshastighed, som føreren normalt ikke kan have nærmere kendskab til.

Tophastigheden for personvogne er i de forløbne år steget, og ligger nu for gennemsnitsvognenes vedkommende formentlig på omkring 130 km/t. Køretøjernes øvrige udformning, f.eks. med hensyn til sikkerhedsudstyr og køreegenskaber, kan imidlertid ikke siges at være fulgt med i denne udvikling. Mange vogne er derfor i sig selv farlige ved store hastigheder - også bortset fra den voldsomme stigning i **standselængerne**, der som bekendt sker ved stigende hastighed.

Den reduktion af hastighedsspredningen, som jævnlige er konstateret efter indførelsen af hastighedsbegrænsning, vil nedsætte antallet af overhalinger og dermed virke til, at antallet af **overhalingsulykker** nedbringes. Det må dog herved nævnes, at de færre overhalinger, som foretages, må antages gennemgående at blive mere langvarige.

Som et forhold, der kan tale for at anvende hastighedsbegrænsning uden for byområder, må endelig nævnes, at der for landevejs- trafikken - i hvert fald på kortere sigt - ofte ikke er alternative muligheder for at forbedre færdselssikkerheden. Mange former for vej- og færdselsreguleringer, f.eks. lyssignaler, begrænsninger i antallet af udkørsler fra grunde langs vejen og i antallet af sideveje, cykelstier, fodgængerbroer, gadebelysning osv., kan af bl.a. økonomiske grunde ikke benyttes i nær tilstrækkeligt omfang.

#### b) Undersøgelserne af de periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark.

Virksomheden af de forsøgsvis indførte periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark i 1961-1964 er som tidligere omtalt undersøgt først af transportforskningsudvalget og senere af professor G. Rasch, Københavns Universitet, (side 14-15, 40-42). Endelig er denne sidste undersøgelse i et vist omfang blevet kommenteret af rådet for trafikikkerhedsforskning i dettes rapport (nr. 3) om undersøgelsen.

Resultatet af alle undersøgelserne er, at der ikke har kunnet påvises nogen gunstig **færdselssikkerhedsmæssig** virkning af periodiske hastighedsbegrænsninger i Danmark. De nævnte undersøgelser har først og fremmest koncentreret sig om antallet af uheld, men transportforskningsudvalget undersøgte dog også afsluttende, om der kunne påvises en nedgang i antallet af tilskadekomne pr. uheld eller ændringer i personskadernes fordeling på dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne. Konklusionen også af disse undersøgelser er, at hastighedsbegrænsningerne i 1961-1964 ikke har medført nogen påviselige gunstige ændringer.

Den betydning, som de negative danske undersøgelsesresultater kan tillægges i dag ved afgørelsen af spørgsmålet om generelle hastighedsbegrænsninger uden for bymæssig bebyggelse, kan tænkes afsvækket af forskellige forhold eller synspunkter.

Hvad først angår den trafikale udvikling, har trafikbilledet uden for bymæssige bebyggelser i Danmark næppe ændret sig på afgørende måde, siden forsøgene med de periodiske hastighedsbegrænsninger, selv om der er sket en stigning i uhelgenes antal (næppe i sværhedsgraden) og en vis stigning i det almindelige hastighedsniveau.

Det er blevet anført, at der burde være fastsat lavere hastighedsgrænser ved forsøgene med periodiske hastighedsbegrænsninger. Grænserne var i 1961 til 1963 100 km/t for motorveje og 80 km/t for alle andre veje, og i 1964 90 km/t for alle veje bortset fra motorveje, for hvilke der ikke var hastighedsgrænser i 1964.

Kommissionen finder det imidlertid urealistisk at fastsætte en generel hastighedsgrænse til mindre end sket under forsøgene, og der kan i denne forbindelse henvises til, at England og Sverige, der i de senere år har indført generel hastighedsbegrænsning, har fastsat grænserne til henholdsvis 70 miles (113 km) og 90, 110 og 130 km.

Det er endvidere blevet anført, at der manglede tilstrækkelig politiovervågning i forbindelse med de danske periodiske hastighedsbegrænsninger, og at netop en kombination af politiovervågning og hastighedsbegrænsning er et virksomt middel til bekæmpelse af trafikulykker. Tankegangen er formentlig nærmere den, at det på den ene side er et afgørende led i regler om periodisk hastighedsbegrænsning, at disse følges op af en særlig politiovervågning, mens det på den anden side forstærker den præventive effekt af

politiets trafikovervågning, at der gælder regler om hastighedsbegrænsning, som forholdsvis let lader sig kontrollere.

Kommissionen er enig i, at en forstærket politiovervågning formentlig ville bevirke en væsentlig forbedring af færdselssikkerheden. Dette måtte imidlertid først og fremmest tilskrives det tidligere i kommissionens almindelige bemærkninger (side 49) omtalte forhold, at politiets tilstedeværelse i sig selv, d.v.s. uanset om der gælder regler om begrænsning af hastigheden, har en gunstig virkning på færdselssikkerheden. Der kan i øvrigt herved henvises til omtalen foran side 41 af professor Rasch's undersøgelser.

De danske forsøg angik periodiske - ikke permanente generelle hastighedsgrænser. Man kan derfor rejse det spørgsmål, om det er forsvarligt at tillægge (de negative) resultater betydning også for spørgsmålet om permanente generelle hastighedsbegrænsninger uden for bymæssige bebyggelser.

Kommissionen er tilbøjelig til at besvare dette spørgsmål bekræftende. Det var bl.a. en del af begrundelsen for forsøgene med periodiske hastighedsbegrænsninger, at antallet af færdselsuheld erfaringsmæssigt er særlig stort omkring visse helligdags- og ferieperioder, og at periodiske begrænsninger har den fordel frem for permanente, at de kan følges op af en særlig propaganda og politiindsats (foran side 14). I modsat retning peger formentlig kun den omstændighed, at det i den daglige trafik kan være vanskeligt for trafikanterne at forstå og dermed acceptere de skiftende bestemmelser vedrørende hastighed.

#### c) Sammenfatning af kommissionens synspunkter og forslag.

En generel (permanent eller periodisk) hastighedsbegrænsning uden for byområder burde formentlig i givet fald fastsættes til 90 eller 100 km/t for alle andre veje end motorveje, og til 110 eller 120 km/t for motorveje. Man ville herved skære toppen af hastighederne, uden at fastsætte en urealistisk lav grænse, og uden at nedsætte produktionen på vejtransportens område mærkbart.

Ved den nærmere vurdering må det dog holdes for øje, at det ikke i sig selv er noget mål at begrænse trafikken hastighed, og at hastigheder som de nævnte ikke under alle omstændigheder kan siges at være uforsvarlige efter forholdene - særlig ikke på motorveje. De foran under a) omtalte forhold, der gør det ønskeligt at forsøge at anvende hastighedsbegrænsninger som færdselssikkerheds-

foranstaltning uden for byområder, kan heller ikke begrunde netop en generel hastighedsregel på 90-100 km/t (110-120 km/t). Hertil kommer, at udfaldet af de danske forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger gør det vanskeligt at give en positiv færdselssikkerhedsmæssig begrundelse for nu påny at ville indføre en lignende generel foranstaltning. Det er vel rigtigt, at trafikanterne bl.a. i egen interesse må acceptere, at der på et område som dette i et vist omfang indtages en eksperimenterende holdning fra myndighedernes side, men der bør så normalt tillægges udfaldet af disse eksperimenter betydning for den fremtidige ordning.

Det er en selvfølge, at jo flere uheld der indtræffer på en vejstrækning, jo større mulighed vil der være for, at en hastighedsbegrænsning på den pågældende strækning kan få færdselssikkerhedsmæssig betydning. Dette gælder også i tilfælde, hvor et forholdsvist stort uheldstal (pr. vejkilometer pr. år) skyldes en betydelig trafikintensitet på strækningen, medens uheldstallet set i forhold til trafikintensiteten, d.v.s. pr. køretøjskilometer, svarer til eller måske ligefrem ligger væsentlig under det normale for lignende vejstrækninger.

I forbindelse med spørgsmålet om en generel hastighedsbegrænsning uden for byer bliver derfor forskellene i uheldshyppigheden på forskellige dele af vejnettet en væsentlig omstændighed. Disse forskelle er store. Det gennemsnitlige antal uheld pr. 100 km vej var således i 1964-1966 for hovedveje 98 (heraf motorveje 80), landeveje 47 og biveje 5. Da landevejs- og bivejsnettet udgør 96% (henholdsvis 11 og 85%) af det samlede vejnet uden for byer, kan det allerede af de anførte tal udledes, at 2/3 af samtlige uheld uden for byerne indtræffer på kun 15% af det samlede vejnet. Hertil kommer, at der også inden for de enkelte dele af hoved- og landevejsnettet er betydelige variationer, som i væsentlig grad forøger de anførte forskelle i uheldshyppigheden på forskellige dele af vejnettet, hvis dette tænkes opdelt i enkelte strækninger uden at disse gøres så korte, at der i realiteten opdeles i strækninger med og uden vejkryds.

Denne geografiske koncentration af ulykkerne gør det praktisk muligt at anvende lokalt fastsatte hastighedsbegrænsninger på størstedelen af de strækninger, hvor ulykkesniveauet gør det rimeligt at forvente en mulig effekt af en hastighedsgrænse.



Der er næppe tvivl om, at lokalt fastsatte grænser har størst mulighed for at fremme færdselssikkerheden, allerede fordi disse grænser kan tilpasses til de lokale forhold, herunder bl.a. den faktiske hastighed på den enkelte strækning. Det er også en styrke ved lokalt fastsatte grænser, at disse tilkendes gives over for trafikanten med færdselstavler i hvert enkelt tilfælde. Hertil kommer, at en del af de ulykkesbelastede strækninger, der her er tale om, efter deres konstruktion m.v. end ikke tillader hastigheder op til en eventuel generel grænse på 90-100 km/t, og endelig undgås eller afsvækkes en del af de tidligere omtalte almindelige ulemper ved alle hastighedsgrænser, for så vidt som disse ulemper er væsentlig større ved generelle end ved lokale grænser.

Der har derfor været enighed i kommissionen om, at det er rigtigt at forsøge at anvende lokalt fastsatte grænser på de ulykkesbelastede strækninger uden for byområder. Herved kan formentlig opnås i hvert fald størstedelen af den effekt, der eventuelt kan ventes af hastighedsbegrænsning uden for byområder.

Spørgsmålet bliver herefter, om der ved siden af de lokalt fastsatte grænser bør indføres en generel maksimalhastighed, der gælder på alle andre veje og vejstrækninger. I så fald kan de lokalt fastsatte grænser opfattes som en differentiering nedefter af den generelle maksimalhastighed, således som det kendes i England og Sverige.

Der har ikke i kommissionen været enighed om dette spørgsmål. Et flertal (Duurloo, Eefsen, Holmberg, Frede Jensen, Lærkes, Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) har ikke villet stille forslag om en sådan generel hastighedsbegrænsning, medens de øvrige medlemmer (Axel Ivan Pedersen, Bang, Grau, Boye Hansen og Arne Larsen) stiller forslag om generel hastighedsbegrænsning som nedenfor anført.

#### 1° Flertallets synspunkter.

Hvis de ulykkesbelastede strækninger pålægges lokalt fastsatte grænser, eller der på disse strækninger indføres andre foranstaltninger til forbedring af sikkerheden, er det lidet sandsynligt, at der kan opnås en mærkbar sikkerhedsmæssig effekt ved herudover at indføre en generel maksimalhastighed for alle andre veje. Der kan herved henvises til resultatet af undersøgelserne af de periodiske generelle hastighedsbegrænsninger og endvidere til det forhold, at der på visse hovedvejsstrækninger, og flertallet af landevejs- og bivejsstrækningerne i Danmark næppe køres med hastigheder over 90-100 km/t.

Medens en generel grænse således vanskeligt kan tænkes at vil-  
le få mærkbare gunstige virkninger, ud over hvad der måtte følge  
af den udvidede anvendelse af lokale begrænsninger for trafikken  
uden for bymæssige bebyggelser, har en generel grænse på den anden  
side de ulemper, der knytter sig til en sådan gennemsnitsregel.  
Hastighedsgrænsen vil undertiden - når vejen er god og trafikin-  
tensiteten ringe - ikke svare til den konkret forsvarlige hastig-  
hed, og især gør en generel hastighedsgrænses forholdsvis store  
geografiske udstrækning det umuligt at opretholde den vigtige egen-  
skab ved enhver hastighedsgrænse, at den foruden som et påbud om  
en største-hastighed også tjener som en vejledning og advarsel til  
trafikanterne på den pågældende strækning. En anvendelse af hastig-  
hedsbegrænsning overalt uden for byområder vil betyde en generel  
svækkelse af denne foranstaltningens muligheder for at få gunstige  
virkninger, altså også en svækkelse på de forholdsvis få ulykkes-  
belastede strækninger, hvor en eventuel effekt må ventes, på prin-  
**cipielt** samme måde som en alt for udbredt anvendelse af andre ad-  
varsler i trafikken, f.eks. gult armbind eller gule blinkende ad-  
varselslys, generelt vil svække disses effekt.

Hertil kommer de store kriminalpolitiske betænkeligheder ved  
at indføre en generel hastighedsbegrænsning. Hastighedsgrænsen  
kan - selv med en væsentlig forøgelse af den nuværende **færdsels-**  
politistyrke - ikke håndhæves blot nogenlunde effektivt og kan  
bl.a. derfor ventes at blive overtrådt i stor målestok med den  
følge, at respekten for både denne og andre færdselsregler bliver  
nedbrudt. Retsforfølgning for overtrædelse af den generelle græn-  
se får tilfældighedens karakter.

Endelig må nævnes, at det hidtil har været hovedlinien i  
hastighedsbegrænsningspolitikken her i landet - også i byområ-  
der - at anvende lokalt fastsatte grænser. Det ville være en væ-  
sentlig ændring heri, såfremt der samtidig med en udvidet anven-  
delse af disse grænser uden for bymæssige bebyggelser indførtes en  
generel hastighedsgrænse. Også derfor vsynes det rigtigst - i hvert  
fald i første omgang - kun at udvide anvendelsen af lokale grænser  
i landdistrikterne.

Flertallet (Duurloo, Eefsen, Holmberg, Frede Jensen, Lærkes,  
Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) vil herefter ikke stille for-  
slag om, at der indføres generel hastighedsbegrænsning uden for  
byer og bymæssige bebyggelser.

## 2 Mindretallets synspunkter.

### a. Argumentation for en generel øverste hastighedsgrænse.

Selv om de ulykkesbelastede strækninger pålægges lokalt fastsatte grænser, er det ikke givet, at en generel maksimalhastighed for alle andre veje og vejstrækninger vil være uden sikkerhedsmæssig betydning.

Den stigning i det almindelige **hastighedsniveau** for landevejs- trafikken, som er sket gennem en årrække, er efter mindretallets opfattelse højst betænkelig, og der må regnes med en fortsat jævn stigning i de kommende år, medmindre der ligesom i England og Sverige gribes ind med en generel øverste hastighedsgrænse. Selv om ulykkesrisikoen kan nedsættes ved vejtmæssige foranstaltninger af forskellig art kan man ikke, heller ikke ved de i sikkerhedsmæssig henseende mest avancerede vejtyper som f.eks. motorveje, helt eliminere faren ved meget hurtig kørsel, hvortil i øvrigt netop de i vejteknisk henseende tilfredsstillende vejstrækninger ofte frister trafikanterne. Vil man undgå farerne herved, synes derfor ingen anden udvej end direkte at søge trafikanterne motiveret til at undlade for hurtig kørsel. Endvidere bør lægges vægt på de vanskeligheder og ulemper, som for den øvrige trafik er forbundet med at tage tilstrækkeligt hensyn til de ekstraordinært hurtigt kørende. Dette gælder såvel de trafikanter, der skal krydse over eller svinge på kørebanen som for trafik på langs ad denne.

Der må også lægges betydelig vægt på de psykologiske faktorer. Hastigheden bliver let en vane for den enkelte motorfører, særlig i landevejstrafikken, og hvad der af den enkelte føles og bedømmes som en forsvarlig hastighed i de konkrete situationer, afhænger i høj grad af hans almindelige **hastighedsvaner** på frie strækninger. Den motorfører, der har vænnet sig til at køre med betydelige hastigheder, vil i praksis have svært ved at komme ned på en tilstrækkelig lav hastighed, overalt hvor dette kræves. Omvendt vil en generel øverste grænse for hastigheden efterhånden danne en sikkerhedsmæssig gunstig vane hos i hvert fald flertallet af de motor-kørende.

En øverste hastighedsgrænse, der kun skærer toppen af hastighederne, kan i et land som Danmark ikke mødes med indvendinger af transportøkonomisk art. Der foreligger ikke noget reelt behov for at køre med de meget store hastigheder, og disse kan undertiden i virkeligheden hæmme trafikafviklingen f.eks. på motorveje, hvor de

få meget hurtige trafikanter i overhalingsbanen ofte vil tvinge en stor del af trafikken til at undlade overhalinger ved mere moderate hastigheder.

Mindretallet (Axel Ivan Pedersen, Bang, Grau, Boye Hansen og Arne Larsen) finder herefter, at der bør indføres en øverste hastighedsgrænse overalt uden for byer og bymæssige bebyggelser.

b. Niveauet for den generelle hastighedsbegrænsning foreslås af 2 medlemmer (Axel Ivan Pedersen og Grau) fastsat til 120 km/t for motorveje og 100 km/t for alle andre veje, medens de øvrige 5 medlemmer (Bang, Boye Hansen og Arne Larsen) om dette spørgsmål bemærker følgende:

Under hensyn til vejnettets forskelligartede standard forekommer det betænkeligt kun at graduere de generelle hastighedsbegrænsninger i de to foreslåede klasser, 120 km for motorveje, 100 km for andre veje.

Der er på den ene side andre veludbyggede og sikrede vejtyper end egentlige motorveje ("motortrafikveje" etc.), hvor 100 km grænsen vil virke mindre rimelig, og på den anden side et meget omfattende vejnet, således størstedelen af bivejsnettet og adskillige landevejsstrækninger, hvor 100 km grænsen vil virke for høj. Der henvises her til den side 26 omtalte svenske ordning med differentierede maksimalhastigheder.

Det må derfor anbefales, at man fastsætter en basisk generel hastighedsgrænse for hele vejnettet på 90 km, og at man dernæst konkret udvælger de vejstrækninger, der efter deres standard og trafikforhold synes at tillade højere hastigheder, f.eks. 100, 110 og 120 km. 100 km strækningerne vil formentlig omfatte en væsentlig del af hovedlandevejs- og landevejsnettet, som har en rimelig udbygning, mens 110 og 120 km forbeholdes for facadeløse veje uden randbebyggelse og motorveje.

På grund af de utilstrækkelige erfaringer på området må der erkendes at være stor usikkerhed forbundet med skønnet over de mest hensigtsmæssige grænser. Under hensyn hertil og til bilernes tekniske udvikling må man derfor være forberedt på snarlig revision af de grænser, der nu fastsættes. Når henses til, at hastighedsgrænsen for motorveje i Sverige er 130 km, og at der f.eks. på motorvejene i Tyskland køres med meget store hastigheder, er det således muligt, at en 130 km grænse på motorveje vil være tilstrækkelig til at undgå de uansvarlige tophastigheder samtidig med, at

en lavere grænse vil blive opfattet som unødigt restriktiv og være vanskelig gennemførlig, når vi får længere, sammenhængende motorvejsstrækninger.

c. I tilslutning til hvad der er anført foran ønsker et medlem af mindretallet (Grau) at anføre følgende bemærkninger:

Jeg ønsker at understrege, at det er en afgørende forudsætning for mit standpunkt, at der indføres kontrol i rimeligt omfang med, at den generelle hastighedsbegrænsning overholdes.

Jeg er enig med flertallet i, at undersøgelserne af de periodiske hastighedsbegrænsninger i 1961-1964 ikke giver positive holdpunkter for, at indførelse af generel hastighedsbegrænsning vil have nogen effekt, men finder på den anden side, at flertallet drager for vidtgående slutninger af undersøgelserne i retning af, at de skulle vise, at indførelse af generel hastighedsbegrænsning nu vil være uden virkning.

For det første erkendes det vist nok fra alle sider, at kontrollen med de midlertidige hastighedsbegrænsninger var helt utilstrækkelig. Dette afspejles formentlig bedst i de af vejdirektoratet foretagne hastighedsmålinger, som er omtalt side 22 i trafik-sikkerhedsforskningsrådets rapport nr. 3 vedrørende professor Rasch<sup>1</sup> reanalyse. Det fremgår heraf, at det ikke var muligt at påvise sikre tendenser i retning af, at færre i de hastighedsbegrænsede perioder kørte over den tilladte grænse på 80 km end i ikke hastighedsbegrænsede perioder. På denne baggrund finder jeg det betænkeligt af undersøgelsen at udlede, at en generel hastighedsbegrænsning, der gennemføres i rimeligt omfang, ikke kan tænkes at have en effekt.

Selv om man ville lægge til grund, at de midlertidige hastighedsbegrænsninger faktisk havde dæmpet **hastighedsniveauet**, er det dog ikke givet, at man uden videre fra de negative resultater af undersøgelserne kan slutte, at der i dag intet kunne opnås ved en generel hastighedsbegrænsning. Jeg skal i denne forbindelse henvise til oplysningerne foran side 36 om den generelt stigende tendens i hastighedsniveauet på de danske veje. En generel hastighedsbegrænsning vil være rettet mod en mindre del af de motorkørende, normalt **10-20%**, som kører med de største hastigheder. Forøgelsen af hastighedsniveauet må antages at afspejle, at denne mindre del af de motorkørende har forhøjet hastigheden. Ved de store hastigheder må det antages, at selv en moderat forøgelse af hastigheden medfører en uforholdsmæssig forøgelse af risikoniveauet, dels på grund af

de progressivt stigende bremselængder, dels fordi kravene såvel til den motorkørendes egen som andre trafikanters evne til at vurdere færdselssituationen og reagere på uforudsete risikomomenter skærpes betydeligt. Jeg finder det derfor ikke usandsynligt, at en hastighedsbegrænsning, selv om den sættes 10 km højere end ved de midlertidige hastighedsbegrænsninger, kan have en effekt i forhold til stigningen i hastighedsniveauet, dels ved at standse stigningen i niveauet, dels ved at nedbringe antallet af de motorkørende, der kører med de meget store hastigheder.

Jeg finder det heller ikke godtgjort, at en skærpet politikontrol - som for mig er en forudsætning for at gennemføre generel hastighedsbegrænsning - vil give det samme resultat, hvad enten den kombineres med generel hastighedsbegrænsning eller ej. Jeg må for det første finde det overordentligt tvivlsomt, hvor meget der kan udledes af at sammenholde den svenske undersøgelse af hastighedsbegrænsningernes effekt med en deraf helt uafhængig undersøgelse af virkningen af skærpet politikontrol på bestemte strækninger. Jeg skal dernæst henvise til, at det er en almindelig erfaring i politiets arbejde, at det kun i sjældne tilfælde er muligt at gennemføre en sag om for hurtig kørsel efter forholdene, hvor der ikke er hastighedsgrænser, eller hvor der ikke enten er sket en ulykke eller fremkaldt konkrete, let beskrivelige faresituationer.

Konklusionen af det anførte er, at man efter min opfattelse ikke med føje af det foreliggende materiale kan udlede, at en generel hastighedsgrænse vil være uden effekt. På den anden side erkender jeg, at det ikke på forhånd er muligt at bevise eller blot med rimelig sikkerhed sandsynliggøre, at en hastighedsbegrænsning i væsentlig grad vil nedsætte antallet af ulykker eller ulykkernes sværhedsgrad.

Det må normalt være en forudsætning for at indføre en restriktion, at man har en vis rimelig sikkerhed for, at den gunstige virkning, man ønsker at opnå, også indtræder.

Heroverfor kan det dog anføres, at det store og stadigt stigende antal ulykker kan tale for, at man ikke tør undlade at forsøge, om en effekt kan opnås ved at "skære toppen af hastigheden". Et sådant forsøg må i al fald være berettiget, hvis de restriktioner, der er tale om, kun har meget begrænsede negative virkninger. Dette er efter min opfattelse tilfældet med en hastighedsbegrænsning som den foreslåede. Jeg skal herved henvise til det side 39 anførte om hastighedsbegrænsningens betydning for rejsehastigheden.

Et af de væsentligste argumenter mod generelle hastighedsbegrænsninger er uden tvivl, at de må virke som en grov gennemsnitsnorm, således at de ofte er i disharmoni med den konkrete forsvarlige hastighed, hvilket igen fører til manglende overholdelse. Jeg lægger vægt på, at dette argument, selv om det ikke er helt uden betydning ved de foreslåede grænser, dog har langt mindre vægt her end hvis man f.eks. indførte generelle hastighedsgrænser i bymæssige bebyggelser.

Udover at de negative virkninger af en hastighedsbegrænsning som den foreslåede er ret begrænsede, lægger jeg navnlig vægt på, at mange bilers køreegenskaber ikke står mål med deres tophastighed, og at det ikke er muligt før udstedelse af førerbevis at udanne motorførere således, at de har den fornødne rutine til at køre med store hastigheder. Denne manglende rutine i de første år efter udstedelse af førerbevis fremgår klart af ulykkesstatistikken, der viser en væsentlig højere ulykkesfrekvens blandt motorførere fra 18-25 end blandt motorførere i senere aldersklasser.

Endelig finder jeg for mit standpunkt en vis støtte i udviklingen i ulykkesfrekvensen i og uden for bymæssig bebyggelse. Den omstændighed, at landdistrikterne tegner sig for en stigende andel i det samlede antal ulykker, giver ganske vist ikke noget bevis for, at hastigheden spiller en stadig større rolle for ulykkerne, men gør det i al fald naturligt, at man forsøger at begrænse ulykkerne ved en generel hastighedsbegrænsning, der først og fremmest vil være af betydning uden for byerne. Dette må gælde så meget mere, som landdistrikternes uforholdsmæssigt store andel i ulykker med dræbte kan støtte en formodning om, at hastigheden spiller en væsentlig rolle for ulykkerne på landevejene.

Jeg er i princippet enig med flertallet i, at differentierede hastighedsbegrænsninger er at foretrække frem for generelle. Når jeg desuagtet går ind for generelle grænser, skyldes det, at jeg tvivler på, at det vil være muligt at foretage en udvælgelse og differentiering, der vil blive af væsentlig betydning for trafikken.

Man kan efter min opfattelse vælge én af to fremgangsmåder ved fastsættelse af differentierede grænser:

1. Man kan ved udvælgelse af strækninger med et unormalt stort antal færdselsuheld tage trafikbelastningen i betragtning. Som anvist af trafiksikkerhedsforskningsrådet kan dette ske efter en metode, der både tager hensyn til det absolutte antal uheld og uhelds-

tallet sat i forhold til trafikintensiteten, men under alle omstændigheder spiller trafikbelastningen en afgørende rolle ved udvælgelsen.

2. Man kan udvælge strækninger, der absolut set, d.v.s. uden hensyn til trafikbelastningen har et stort ulykkestal.

Ved begge disse fremgangsmåder kan man i al fald til en vis grad vælge det ulykkesfrekvensniveau, man vil lægge til grund.

Ved fremgangsmåde 1 vil man støde på den vanskelighed, at kravene til konstatering af signifikante forskelle fra det gennemsnitlige vil medføre, at kun ret få strækninger kan udvælgel, selv om man stiller forholdsvis beskedne krav til signifikansen. Det absolutte antal ulykker på en begrænset vejstrækning vil som regel være ret lille. Dette betyder, at der skal relativt store udsving til, før en forskel kan betegnes som signifikant, eller også skal forskellens tilstedeværelse konstateres over en årrække. Hertil kommer, at et relativt stort antal ulykker på en bestemt strækning formentlig ofte vil vise sig at samles om bestemte punkter (**vejkurver**, vej indsnævring, dårlig oversigt, dårlig belægning), således at der snarere er begrundelse for afhjælpning af "black spots" end hastighedsbegrænsning.

Ved til en vis grad at indregne trafiktætheden i normaltallet for uheld på bestemte strækninger, accepterer man endvidere de relativt store ulykkesfrekvenser på veje med tæt og hurtig trafik, og det er min opfattelse, at det ikke mindst er her, der bør gøres et forsøg på at nedbringe ulykkerne.

Jeg er i høj grad positivt indstillet overfor arbejdet med at udpege særligt ulykkesbelastede strækninger, og er enig i, at sådanne undersøgelser både kan give anledning til forbedring af vejforholdene bestemte steder og efter omstændighederne også lokale hastighedsbegrænsninger. Men jeg finder ikke, at denne fremgangsmåde kan erstatte generelle hastighedsbegrænsninger.

Vælger man den anden **fremgangsmåde**, vil resultatet formentlig blive, at store dele af hovedvejsnettet belægges med hastighedsgrænser, jfr. herved oplysningerne side 63, medens det øvrige vejnet på grund af den mindre trafikintensitet er mindre ulykkesbelastet og derfor ikke får hastighedsbegrænsninger. Det vil være vanskeligt at få befolkningen til at forstå meningen med en sådan ordning, når man tager i betragtning, at hovedvejsnettet gennemsnitligt er af en bedre standard end det øvrige vejnet.



### 3. Lokale hastighedsbegrænsninger.

#### a) Udgangspunktet for kommissionens drøftelser.

Som det fremgår af redegørelsen foran side 12-13 og 16 er der i færdselslovens § 57 hjemmel til at fastsætte varige hastighedsbegrænsninger "for strækninger hvor omstændighederne, herunder tæt bebyggelse, tilsiger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed."

I praksis er disse lokale hastighedsbegrænsninger imidlertid fortrinsvis blevet anvendt på veje i tæt bebyggelse, jfr. herved justitsministeriets cirkulære af 30. juni 1966 om hastighedsbegrænsning (foran side 17 ff.), i mindre omfang også på strækninger uden for tæt bebyggelse.

Denne ordning hviler ikke på noget enkelt princip, men må nærmest karakteriseres som et kompromis mellem en art konkret anvendelse af reglen i færdselslovens § 35 om afpasning af hastigheden efter forholdene og en videregående mere standardmæssig anvendelse af hastighedsbegrænsninger som færdselssikkerhedsforanstaltning (i "tæt bebyggelse"). Der er ikke fastsat præcise talmæssige kriterier, f.eks. vedrørende de målte hastigheder, uheldstal og trafikmængder, og heller ikke givet nærmere vejledning om, hvorledes et eventuelt talmateriale skal vurderes i relation til spørgsmålet om indførelse af hastighedsbegrænsning.

Kommissionen har overvejet, om disse regler er tilstrækkelige og hensigtsmæssige.

#### b) Sammenfatning af kommissionens synspunkter.

Efter kommissionens opfattelse er det ikke rimeligt, således som det er sket i praksis så godt som udelukkende at anvende hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder. Tværtimod synes man netop at kunne vente en effekt af hastighedsbegrænsning i landdistrikterne, jfr. herved bemærkningerne side 59-60. Kommissionen foreslår derfor, at man i videre omfang anvender hastighedsbegrænsning som et ulykkesbekæmpelsesmiddel uden for tæt bebyggede områder.

Anvendelse af lokale hastighedsbegrænsninger må koordineres med anvendelsen af vejtekniske foranstaltninger.

Når der er spørgsmål om at sætte ind over for uheldene på en vejstrækning, er det helt utilstrækkeligt blot at indføre hastighedsbegrænsning. Der må foretages en nærmere undersøgelse af de indtrufne uheld i forhold til omstændighederne på strækningen.

En sådan undersøgelse kan tænkes et pege i retning af, at der på den pågældende strækning køres med en efter forholdene for stor hastighed, fordi trafikanterne ikke i tide er i stand til at erkende faremomenter på eller ved vejen. I så fald bør der ligesom efter den nuværende ordning indføres hastighedsbegrænsning, om muligt suppleret med advarselstavler vedrørende de særlige faremomenter på strækningen. Der bør endvidere tages skridt til at forbedre vejforholdene, så faremomenterne fjernes.

Bortset herfra vil en række andre foranstaltninger end hastighedsbegrænsning ofte kunne komme på tale. Kan de vejtekniske foranstaltninger, som efter resultatet af undersøgelserne bør indføres, ikke gennemføres nogenlunde hurtigt, f.eks. fordi der skal ske en større ombygning af selve vejen, bør der som en midlertidig foranstaltning straks indføres en lokal hastighedsbegrænsning. I øvrigt må det afgørende principielt være, om de nye vejtekniske foranstaltninger på strækningen antages at kunne bringe ulykkestallet ned.

Lokale hastighedsbegrænsninger bør herefter anvendes som foranstaltning på alle strækninger, hvor det ikke har været muligt at fjerne uheldene med andre midler.

Udpegningen af de strækninger, hvor ulykkestallet tilsiger, at vejtekniske foranstaltninger, og/eller hastighedsbegrænsning, bør komme på tale, vil kunne ske på lokalt plan hos politi og vejmyndigheder, men den kan også foretages maskinelt på grundlag af den stedfæstelse af ulykkerne og udpegning af "sorte pletter", som finder sted i vejdirektoratet under anvendelse af indberetningerne til Danmarks Statistik om uheld med personskaade. Kommissionen vil herom henviser til de undersøgelser angående udpegelsen af "sorte pletter", der for tiden foregår i rådet for trafikikkerhedsforskning.

Det afgørende for, på hvilket niveau en eventuel hastighedsbegrænsning bør lægges, bør hovedsagelig være udfaldet af hastighedsmålinger på den pågældende strækning (**85%-grænsen**).

Som anført foran er der ikke foretaget systematiske undersøgelser af de lokale hastighedsbegrænsningers effekt. Dette er efter kommissionens opfattelse en mangel, og kommissionen henstiller, at der af rådet for trafikikkerhedsforskning foretages en undersøgelse af virkningen af i hvert fald de hastighedsbegrænsninger der fremtidig pålægges.

#### 4. Minimumshastighedsgrænser.

Det kan ikke uden videre udelukkes, at også bestemte mindstegrænser for motorkøretøjers hastighed, således som det kendes nogle steder i udlandet (side 28) kan have en vis gunstig færdsels-sikkerhedsmæssig virkning, og kommissionen har derfor overvejet, om der bør åbnes mulighed for i særlige tilfælde at fastsætte sådanne grænser.

Minimumsgrænser for hastigheden kan formentlig lette trafikafviklingen, særlig på stærkt befærdede veje, fordi langsomme køretøjer, der ellers ville bevirke kødannelser tvinges til enten at forøge hastigheden (motorkraften), eller benytte en anden rute.

De mindstegrænser, som eventuelt kunne tænkes anvendt af færdselssikkerhedsmæssige grunde, skulle særlig tage sigte på at formindske hastighedsspredningen på veje med forholdsvis hurtig trafik, typisk motorveje og veje forbeholdt motorkøretøjer uden for byer og bymæssige bebyggelser. For virkelig at opnå en mindre hastigheds-spredning, og dermed bl.a. færre overhalinger og en sikrere hastighedsbedømmelse, måtte grænserne fastsættes i nærheden af den hastighed, som overskrides af f.eks. 85% af bilisterne.

Der har i kommissionen været enighed om, at obligatoriske mindstegrænser som de nævnte ikke bør komme på tale. Rent bortset fra, at sådanne grænser kunne have en psykologisk og pædagogisk uheldig virkning i forhold til den almindelige regel i færdselslovens § 35 om afpasning af hastigheden efter forholdene, er det ikke praktisk muligt at afgrænse alle de undtagelser, som er nødvendige for at tage hensyn til forhold, der gør det uforsvarligt eller umuligt at overholde reglen. En obligatorisk mindstehastighed på f.eks. 60 km/t eller mere ville antagelig også bevirke usikkerhed hos visse motorførere. De eneste obligatoriske regler, som kan komme på tale i denne forbindelse, er derfor efter kommissionens opfattelse regler som de nugældende, hvorefter nærmere angivne langsomme køretøjskategorier slet ikke må benytte den pågældende vej, og det er tvungent for visse køretøjer at benytte krybespor.

#### 5. Vejledende hastighedsangivelser.

##### a) På strækninger.

Vejledende angivelser af mindstehastigheder kombineret med vejledende maksimalhastigheder, f.eks. "80-120 km/t", har i de senere år forsøgsvis været anvendt i flere europæiske lande på længere vejstrækninger med hurtig trafik, jfr. foran side 28. De få fo-

reløbige rapporter, som foreligger om disse forsøg, giver imidlertid intet grundlag for at iværksætte tilsvarende forsøg her i landet. Man kan herved oplyse, at kommissionen for at supplere rapporten om de schweiziske forsøg, har ladet rådet for trafikikkerhedsforskning bearbejde et fra politiet i Schweiz modtaget materiale angående senere hastighedsmålinger på forsøgsstrækningerne. Resultatet heraf peger nærmest i retning af, at den virkning på i hvert fald den nedre del af hastighedsspredningen, som kunne konstateres kort efter forsøgets iværksættelse, er forsvundet eller aftaget i løbet af nogle år.

Kommissionen har overvejet, om der i stedet for hastighedsgrænser markeret med forbudstavler kunne anvendes vejledende hastighedsangivelser, f.eks. i forbindelse med advarselstavler, men efter kommissionens opfattelse gør færdselssikkerhedsmæssige hensyn det nødvendigt som hidtil at fastsætte egentlige forbud mod at overskride en bestemt hastighed, bortset fra de tilfælde der omhandles nedenfor under b).

b) På bestemte steder.

Under henvisning til de oplysninger, der er anført i afsnit IV, C, 4, om virkningen af vejledende hastighedsangivelser i vej-sving, finder kommissionen, at man må regne med, at sådanne vejledende hastighedsangivelser har en sikkerhedsmæssig effekt. Kommissionen kan derfor anbefale, at man fortsætter den hidtidige linie på dette punkt og eventuelt forsøgsvis udvider anvendelsen af vejledende hastighedsangivelser til andre steder, hvor vejforholdene gør det nødvendigt ikke at overskride en bestemt hastighed.

I forbindelse med grønne bølger er i de senere år nogle steder opsat tavler med vejledende hastighedsangivelser, der oplyser trafikanterne om den hastighed, de skal holde for med jævn fart at køre igennem næste lysregulerede kryds for grønt lys.

Efter de hidtidige erfaringer med sådanne vejledninger synes disse at virke godt. Kommissionen foreslår brugen af hastighedsvejledninger udvidet til at gælde alle egnede strækninger med grønne bølger.

6. Ophævelse af hastighedsbegrænsninger om natten.

Der har jævnligt i den offentlige diskussion været rejst spørgsmål om en ophævelse eller forhøjelse af de lokale hastighedsbegrænsninger om natten, f.eks. mellem kl. 23 og kl. 06. Lignende tanker har været fremme i andre lande.

Til støtte for sådanne ordninger er det anført, at det ikke tjener noget formål at kræve fartgrænser overholdt om natten, hvor den kørende trafik er minimal og hvor al anden færdsel stort set er ophørt. Overvågningen af fartgrænserne må også af praktiske grunde indskrænkes til stort set kun at omfatte dagtimerne.

Det er endvidere anført, at en del hurtiggående landevejstrafik antagelig ville foretrække at køre uden for de timer, i hvilke der gælder egentlig **fartbegrænsning**, og at dette alt i alt ville betyde en forøget sikkerhed, både for dem der ønsker at køre hurtigt, og for de øvrige trafikanter.

Imod en ophævelse eller forhøjelse af hastighedsbegrænsningerne om natten kan efter kommissionens opfattelse anføres, at ordningen vil give en del forvirring og usikkerhed, og derved virke generelt uheldig på trafikanternes indstilling til hastighedsbegrænsningerne. To hastighedsgrænser på samme sted - én om dagen og én om natten - ville nødvendiggøre flere angivelser på hastighedsbegrænsnings t **avlerne**, og måske ligefrem 2 forskellige typer af skilte, hvilket forekommer betænkeligt.

Det synspunkt, at hastighedsbegrænsning også så vidt mulig bør være ensbetydende med en mere almindelig advarsel til trafikken, taler også imod en særlig ordning om natten.

Hertil kommer en række sikkerhedsmæssige forhold, som kan siges snarere at tale for en skærpelse end for en lempelse af hastighedsbegrænsningerne om natten. Der er særlige farer ved kørsel i mørke. En af de væsentligste, kørsel med nedblændede lygter, har netop i høj grad sammenhæng med hastighedsspørgsmålet. Synsvidden er - både i gadelys og i køretøjernes egne lygter - væsentlig begrænset i mørke og fodgængere og cyklister derfor mindre synlige. Endvidere er mange førere formentlig mere trætte om natten end om dagen.

Den altovervejende hovedregel i udlandet er da også, at hastighedsbegrænsninger, såvel lokale som generelle, gælder uændret i hele døgnet. I USA er mange hastighedsgrænser endda 10 miles/t lavere om natten end om dagen. Det kan også nævnes, at undersøgelser på tre store hovedveje i England i 1965 har vist, at frekvensen (pr. mill, køretøjskilometer) af dødsulykker i mørke var tre gange så stor som i dagslys. Det samme gjaldt alvorlige personskadeuheld.

Kommissionen fraråder herefter, at man ophæver eller lemper gældende hastighedsbegrænsninger om natten.

### 7. Propaganda- og oplysningsvirksomhed.

Hverken generelle eller lokale hastighedsbegrænsninger kan sættes så lavt, at der køres på fuldt forsvarlig måde, hvis blot grænserne overholdes. Uanset hvilke ændringer i de gældende regler denne betænkning måtte medføre bliver det derfor fortsat en hovedopgave for propagandaen at lære trafikanterne den almindelige grundregel om, at farten til enhver tid skal afpasses efter forholdene.

Kommissionen må desuden lægge vægt på, at ændringer i **hastighedsreglerne** eller indførelse af nye bestemte hastighedsgrænser følges op med en omfattende propaganda for forståelsen af de nye bestemmelsers nødvendighed og for bestemmelsernes overholdelse.

For at de motorkørende skal kunne forstå hastighedsbegrænsningers nødvendighed, må propagandaen kunne baseres på argumenter, der ikke efterlader nogen tvivl om, at grænserne vil medvirke til enten at formindske ulykkesrisikoen eller til at bidrage til en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Såfremt disse to betingelser er opfyldt, vil det næppe være vanskeligt at få de motorkørende til at forstå, at grænserne bør overholdes, ligesom det vil skabe et godt grundlag for det præventive arbejde, der må udføres af politiet i forbindelse med hastighedskontrol - et arbejde der bør betragtes som et væsentligt led i færdselspropagandaen.

Propagandaen må - foruden at lære de motorkørende at afpasse farten efter forholdene inden for angivne grænser (lokale eller generelle) - også belære de motorkørende om den fare, der opstår, såfremt en motorkører foretager en overhaling af en anden motorkører, som kører med en hastighed noget under den tilladte - idet den distance, der skal tilbagelægges for at gennemføre en sådan overhaling, bliver meget lang, når den overhalende ikke må overskride den gældende hastighedsbegrænsning.

Endvidere bør propagandaen lære de motorkørende betydningen af de vejledende hastighedstavler i vejsving og eventuelle andre steder, hvor sådanne anvisninger bliver bragt i anvendelse.

BYMÆSSIGE KOMMUNER

DE SAMVIRKENDE  
KOMMUNALFORENINGERDEN DANSKE  
KØBSTADFORENINGGyldenløvesgade 11  
1600 København V.-

Den 7. november 1968.

De kommunale sammenslutninger har modtaget en række henvendelser fra medlemskommuner, hvori der er givet udtryk for ønske om en ændring af færdselslovens bestemmelser om særlig begrænsning af kørehastigheden, således at der i stedet for hastighedsbegrænsning på særlige vejstrækninger indføres generel fartbegrænsning i bymæssige bebyggelser.

På foranledning af tidligere henvendelse om spørgsmålet har justitsministeriet i skrivelse af 31. august 1966 (3.K 1966-101 43B) meddelt, at ministeriet ikke havde under overvejelse at søge færdselsloven ændret i denne henseende, men at man ved eventuelle fremtidige overvejelser af spørgsmålet ville være opmærksom på spørgsmålet.

Justitsministeriet henviste i denne forbindelse til, at der af justitsministeren i 1959 i folketinget fremsattes forslag om generel hastighedsbegrænsning inden for de nævnte områder, men at forslaget ikke fandt fornøden tilslutning, hvorimod forhandlingerne resulterede i den nuværende affattelse af færdselslovens § 57, stk. 4, ved lov nr. 206 af 11. juni 1959.

Ministeriet henledte endvidere opmærksomheden på, at de gældende hastighedsbegrænsninger var genstand for revision, jfr. justitsministeriets cirkulære af 30. juni 1966.

Den danske Købstadforening, De samvirkende Kommunalforeninger i Danmark og Foreningen Bymæssige Kommuner er af den opfattelse, at der nu af hensyn til færdselssikkerheden er et yderligere forstærket behov for etablering af generel hastighedsbegrænsning i bymæssige bebyggelser.

En sådan generel begrænsning, tilkendegivet alene ved opstilling af skilte ved alle indfaldsveje til bymæssig bebyggelse, vil tillige være besparende i såvel arbejdsmæssig som økonomisk henseende, hvortil kommer at gade- og vejbilleder skånes for et betydeligt antal tavler og standere.

Det er de nævnte kommunale sammenslutningers opfattelse, at de gældende fartbegrænsningsregler administreres uensartet i de forskel-

lige politikredse. Dette må efter sammenslutningernes mening betragtes som uheldigt og tale for indførelsen af den foreslåede fartbegrænsning, idet det formentlig kun herigennem er muligt fuldt ud at tilvejebringe den ønskelige ensartethed overalt i landet.

Under henvisning til det anførte tillader bestyrelserne for Den danske Købstadforening, De samvirkende Kommunalforeninger i Danmark og Foreningen Bymæssige Kommuner sig at anmode justitsministeren om at stille forslag om en ændring af færdselsloven med henblik på tilvejebringelse af det fornødne lovgrundlag for en generel fartbegrænsning i bymæssige bebyggelser.

De nævnte kommunale sammenslutninger ville sætte pris på at få lejlighed til gennem en mundtlig forhandling nærmere at redegøre for de anførte synspunkter.

Man har samtidig hermed tilladt sig at underrette Trafiksikkerhedskommissionen, Rådet for større færdselssikkerhed samt Rådet for trafiksikkerhedsforskning om foranstående.

På sammenslutningernes vegne

P. Fenneberg / H. Hørby

Justitsministeriet.

BYMÆSSIGE KOMMUNER  
**Gyldenløvesgade 11**  
 1600 København V.-

DE SAMVIRKENDE  
 KOMMUNALFORENINGER

DEN DANSKE  
 KØBSTADFORENING

Den 18. februar 1969

BK. 328-1969.

I skrivelse af 14. november 1968 (3.K. 1968-239-5) har justitsministeriet under henvisning til ovennævnte kommunale sammenslutningers skrivelse af 7. november 1968 vedrørende spørgsmålet om generel hastighedsbegrænsning i bymæssige bebyggelser anmodet om, at følgende udtalelse i sammenslutningernes skrivelse må blive søgt nærmere uddybet: "det er de nævnte kommunale sammenslutningers opfattelse, at de gældende **fartbegræsningsregler** administreres uensartet i de forskellige politikredse".

I denne anledning skal man meddele, at udtrykket "administreres uensartet" blev anvendt på baggrund af det indtryk, sagens



drøftelse i bestyrelsen efterlod med hensyn til hyppigheden af **fartbegrænsningsstrækninger** i de forskellige politikredse.

Det tilføjes, at man med udtrykket "administreres uensartet" ikke har tilsigtet at give udtryk for, at de hidtil gældende bestemmelser ikke administreres korrekt, men alene at bestemmelserne efter deres indhold fører til utilfredsstillende tilstande for landet som helhed betragtet.

På sammenslutningernes vegne

H. Hørby

Justitsministeriet.

KØBENHAVNS MAGISTRAT  
4<sup>d</sup>e AFDELING, RÅDHUSET.

København V., d. 13. februar 1969      Hoved journal nr. 2100~~4~~

Færdselssikkerhedskommissionen,  
justitsministeriet.

Færdselssikkerhedskommissionen har ved skrivelse af 10. januar 1969 indbudt en repræsentant for magistratens 4. afdeling til at komme til stede ved kommissionens næste møde den 25. februar 1969 for at redegøre for magistratens synspunkter vedrørende spørgsmålet om indførelse af generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser, og samtidig har kommissionen anmodet magistraten om inden nævnte møde at afgive en skriftlig udtalelse.

I denne anledning skal magistraten udtale følgende:

Efter at justitsministeriet i cirkulære af 30. juni 1966 havde fastsat nærmere retningslinier for, i hvilke tilfælde hastighedsbegrænsning bør indføres, henstillede Københavns politi den 21. november 1966 til magistraten (som vejbestyrelsesmyndighed i København), at der skete visse ændringer i hastighedsbegrænsningen for en række københavnske gadestrækninger, således at hastighedsbegrænsningen på visse strækninger helt skulle bortfalde, mens der på andre strækninger skulle ske en lempelse af hastighedsbegrænsningen.

Da magistraten imidlertid fandt, at såvel en fuldstændig ophævelse som lempelse af hidtidige hastighedsbegrænsninger principielt måtte betragtes med stor betænkelighed i en udbygget by som København, hvor mange beboere i deres færden i byen kommer til at krydse stærkt befærdede kørebaner uden for de lysregulerede kryds, valgte man, forinden videre foretoges, at forelægge spørgsmålet for Københavns borgerrepræsentation.

Ved borgerrepræsentationens debat af spørgsmålet viste det sig, at der var overvejende stemning imod fri hastighed og for indførelse af generel hastighedsbegrænsning i København, idet navnlig følgende argumenter blev fremhævet herfor:

- I. Hensynet til trafikken afvikling.
- II. Hensynet til det eksisterende bysamfund.
- III. Politiets forbedrede påtale-muligheder.
- IV. De eksisterende regler i udlandet.

#### ad I. Hensynet til trafikken afvikling.

Det blev påpeget, at en generel hastighedsbegrænsning på 50-55 km/t vil give den mest glidende trafik, idet kommunens teknikere har oplyst, at den optimale hastighed, d.v.s. den hastighed, der giver den største kapacitetsudnyttelse af gaderne, ligger et sted mellem 50 og 60 km/t.

Hvor gadernes beskaffenhed gør en høj fart rimelig, bevares muligheden herfor fortsat ved skilteafmærkning.

Generel hastighedsbegrænsning vil tillige indebære, at den eksisterende "skilteskov" vil blive reduceret betydeligt.

En generel hastighedsbegrænsning vil endvidere være medvirkende til en mere hensynsfuld trafik, idet bl.a. trafikanter fra sidegader vil få bedre muligheder for udkørsel i en hovedgade.

Endelig vil en generel hastighedsbegrænsning kunne skabe en mere sikker trafik. Dels vil antallet af risikobetonede overhalinger nedsættes, dels vil man i vidt omfang undgå farlige fartforøgelser hos trafikanterne for at nå et lysreguleret kryds, og ulykkerens omfang må formodes at ville blive mindre ved lavere hastighed.

Det blev påpeget, at etablering af samordnede signalanlæg (grøn bølge) ikke ville overflødig gøre en generel hastighedsbegrænsning, da sådanne anlæg næppe i fuldt omfang vil afholde de kørende fra mellem de enkelte lyssignaler - at overskride den mest hensigtsmæssige hastighed med følge, at den glidende trafik hindres.

I mod disse argumenter blev gjort gældende, at en generel hastighedsbegrænsning kan virke sløvende på trafikanternes opmærksomhed, idet disse vil føle, at enhver hastighed under den gældende altid vil være forsvarlig.

Desuden blev det anført, at der ikke observeres mange tilfælde af upassende høj hastighed i hele City-området, hvor der ikke findes hastighedsbegrænsning.

Endelig anførtes, at generel hastighedsbegrænsning ikke bør opretholdes på strækninger med grøn bølge, idet denne foranstaltning har tilstrækkelig hastighedsregulerende virkning. I stedet må på disse strækninger foretrækkes anbefalede hastigheder, afhængig af tidspunkt på dagen og vejrlig.

#### ad II. Hensynet til det eksisterende bysamfund.

Det blev fremhævet, at der i et fuldt udviklet bysamfund må ske en tilpasning mellem de forskellige trafikanter. Ligesom knallertkørerne er blevet henvist til cykelstier, eller cykelstier er blevet nedlagt til gene for cyklisterne, og ligesom fodgængerne er tvunget til at gå omveje for at kunne krydse en gade med **midter-**rabat m.v., alt for at bilerne kan få gode kørselsforhold i byen, således må også bilerne indpasse sig det gamle bymilieu ved indførelse af en passende lav hastighed.

Høje hastigheder skaber nervøsitet hos hele byens befolkning, ikke mindst hos knallertkørere, cyklister og fodgængere, herunder ikke mindst ældre mennesker og børn. Dette forhold kan bedres ved indførelse af en passende lav hastighed, ligesom tilliden til de eksisterende fodgængerfelter kan genoprettes.

Endelig vil **støjproblemet** vokse i takt med forøget hastighed, om end det måske i højere grad er starterne, accelerationerne og bremsningerne end højere hastigheder, der foranlediger den værste støj.

#### ad III. Politiets forbedrede påtalemuligheder.

Efter den nugældende bestemmelse i færdselslovens § 35, hvorefter hastigheden skal afpasses efter forholdene, er det vanskeligt for politiet at foretage et sådant skøn, ikke mindst hvis sagen føres videre til domstolene.

En generel hastighedsbegrænsning vil medføre en skarp afgrænsning af, hvornår en overtrædelse foreligger og dermed bevismæssige fordele.

Herimod er anført, at påtalemulighederne efter § 35 er lige så effektive som efter en generel hastighedsbegrænsning, hvis det henstilles til politiet at optage rapport herom i højere grad.

#### ad IV. De eksisterende regler i udlandet.

Det er blevet nævnt, at der de fleste steder i Europa findes regler om hastighedsbegrænsninger i byer (som også omtalt i færdselssikkerhedskommissionens notat af november 1968).

I **flertalsindstillingen** til borgerrepræsentationen fra byplan- og trafikudvalget, hvortil sagen var blevet henvist, anførtes bl.a., at flertallet senere vil tage spørgsmålet om indførelse af generel

hastighedsbegrænsning op til drøftelse, eventuelt ved henvendelse til justitsministeren om en sådan begrænsning, hvorimod det i en mindretalsindstilling **bl.a.** anførtes, at man ikke er tilhænger af ønsket om en sådan begrænsning i byområdet.

Ved en i borgerrepræsentationen foretagen afstemning, hvori dog tillige udvalgsflertallets forslag vedrørende ophævelser og ændringer af hastighedsbegrænsningerne på visse gadestrækninger var indbefattet, forkastedes mindretalsindstillingen med 32 stemmer imod 15, hvorefter **flertalsindstillingen** tiltrådtes uden afstemning.

Da der, som det fremgår af ovenstående, har vist sig overvejende interesse for indførelse af en generel hastighedsbegrænsning i København, skal magistraten til færdselssikkerhedskommissionen indstille, at der ved en kommende revision af færdselsloven må blive optaget en bestemmelse, hvorefter der bliver hjemmel til indførelse af en sådan generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser.

I kommissionens møde den 25. februar 1969 vil undertegnede borgmester A. **Wassard** Jørgensen og stadsingeniør P. Vedel give møde på Københavns kommunes vegne.

A. Wassard Jørgensen / B. **Tengqwist**