

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

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

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

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

Færdselssikkerhedskommissionen af 3. juni 1986 har på ny behandlet bl.a. spørgsmålet om hastighedsgrænsen på motorveje i sin udtalelse af 30. juni 1989 om de generelle hastighedsbegrænsninger.

2.2.2.1. Grundlaget for Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger.

Kommissionen har i sin udtalelse foretaget en gennemgang af statistiske oplysninger om færdselsuheld, gennemsnitshastigheder og ulykkesrisici på de forskellige vej kategorier. Kommissionen foretog også en sammenligning af gældende hastighedsgrænser, antallet af omkomne m.v. mellem en række vesteuropæiske lande, og behandlede særskilt erfaringer fra Holland og USA, hvor man havde aktuelle erfaringer om konsekvenserne af øget tilladt hastighed på motorveje. Disse statistiske oplysninger m.v. er opdateret og beskrevet neden for under pkt. 2.3. og 2.4.

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

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

ning skal trafikere andre veje med et lavere hastighedsniveau.

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

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

I øvrigt drager Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ingen egentlige konklusioner i sit notat af 16. januar 1989.

Færdselssikkerhedskommissionen indhentede endvidere fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet et notat om de praktiske muligheder for og den færdselssikkerhedsmæssige effekt af øget hastighedsdifferentiering på motorvejsnettet.

Notatet beskriver en justering af de bestående hastighedsgrænser i både opad- og nedadgående retning for derved at sikre, at den samlede uheldsmængde på motorvejsnettet ikke ændres.

Hovedidéen er, at på motorvejsstrækninger med lav uheldsfrekvens, d.v.s. hvor summen af uheld er ca. 1/3 af samtlige motorvejsuheld, skal hastighedsgrænsen ved afmærkning lokalt forhøjes til 110 eller 120 km i timen, mens der på strækninger med høj uheldsfrekvens, d.v.s. hvor summen af uheld ligeledes er ca. 1/3 af samtlige uheld, skal ske en nedsættelse af den tilladte hastighed til 80 eller 90 km i timen. På de resterende strækninger blev den nuværende hastighedsbegrænsning på 100 km i timen foreslået opretholdt.

Denne hastighedsdifferentiering er som udgangspunkt tænkt fastsat på grundlag af den beregnede uheldsfrekvens, men dette princip er dog i notatet fraveget i visse tilfælde f.eks. af miljøhensyn, på grund af manglende nødspor, af hensyn til de tilsluttede motorvejsstrækninger eller andet.

Forslaget vil indebære, at ca. 55% af motorvejsnettet vil få en højere hastighedsgrænse end 100 km i timen, mens ca. 16% vil få en hastighedsgrænse lavere end 100 km i timen.

I notatet skønnes udgifterne til den fornødne skiltning at beløbe sig til 3,2 mio.kr.