

2.2.2.2. Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger.

Færdselssikkerhedskommissionen vurderer, at det må anses for usikkert, om der ved højere tilladt hastighed på motorvejene kan overføres så meget trafik til disse, at det færdselssikkerhedsmæssigt kan kompensere for følgerne af den højere hastighed.

Færdselssikkerhedskommissionen konstaterer endvidere, at der i henseende til uheldsfrekvens og sikkerhedsmæssig standard er en betydelig forskel mellem forskellige motorvejsstrækninger.

Færdselssikkerhedskommissionen har i sin udtalelse af 30. juni 1989 ikke ment at kunne drage en egentlig konklusion på spørgsmålet om, hvorvidt den tilladte motorvejshastighed bør være 100 eller 120 km i timen, idet der er forhold, der trækker i hver sin retning.

På baggrund af de foreliggende statistiske oplysninger konstaterer Kommissionen, at uheldsfrekvensen er væsentlig lavere på motorveje end på nogen anden vejkategori, og at antallet af dræbte på motorveje også totalt set er beskedent målt i forhold til det totale antal trafikdræbte.

Færdselssikkerhedskommissionen vurderer, at såfremt en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje til 120 km i timen vil medføre en mindre forøgelse af ulykkesrisikoen, så vil motorveje trods denne mindre stigning fortsat have det højeste sikkerhedsniveau af alle vej kategorier.

Endvidere konstaterer Færdselssikkerhedskommissionen på baggrund af de foretagne hastighedsmålinger, at et meget stort antal trafikanter overtræder den gældende hastighedsgrænse på 100 km i timen på motorveje. Kommissionen anfører dog som sin opfattelse, at dette forhold i sig selv ikke kan begrunde en forhøjelse af hastighedsgrænsen til 120 km i timen.

Kommissionen lægger også til grund, at en højere tilladt hastighed på motorveje må antages at kunne overføre i hvert fald en vis trafikmængde fra andre, mere uheldsbelastede veje. Kommissionen anser det dog for usikkert, om der vil kunne ske overførsel af trafik i tilstrækkeligt omfang.

Endelig konstaterer Færdselssikkerhedskommissionen, at trafiksikkerhedsforskningen entydigt viser, at der er en nøje sammenhæng mellem hastigheden og ulykkesrisikoen på vejene, således at højere hastigheder - alt andet lige - fører til flere og alvorligere

ulykker. Kommissionen peger i den forbindelse på de mulige negative følgevirkninger i form af udstødning af visse trafikanter og den afsmittende virkning for det øvrige vejnet, hvor det kan frygtes at gennemsnitshastighederne vil stige, da bilisterne vænnes til højere hastigheder på motorvejene.

Færdselssikkerhedskommissionen peger afslutningsvis på, at udefra kommende omstændigheder kan ændre afgørende på den færdselssikkerhedsmæssige effekt af en given hastighedsændring, som ellers måtte forventes. I den forbindelse fremhæver Kommissionen særligt, at politiovervågningen har stor betydning og henviser herved til erfaringerne fra Holland.

Færdselssikkerhedskommissionen har på baggrund af det oven for omtalte notat fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet overvejet som et muligt alternativ til en generel forhøjelse til 120 km i timen, om mulighederne i færdselslovens § 42 for ved afmærkning at fastsætte en højere hastighedsgrænse på motorvej bør udnyttes.

Kommissionen anfører som sin opfattelse, at en række forhold bør undersøges og vurderes nærmere, inden der eventuelt tages beslutning om helt eller delvist at gennemføre forslaget. Der peges på, at det bør overvejes først at foretage forsøg på udvalgte motorvejsstrækninger, hvorved der bliver mulighed for at vurdere om de forudsætninger, som er lagt til grund ved hastighedsfastsættelsen, f.eks. hastighedsudviklingen holder. Kommissionen peger endvidere på, at der kan rejses spørgsmål ved det hensigtsmæssige i at operere med 5 forskellige hastighedsgrænser på motorvejsnettet (80, 90, 100, 110 og 120 km i timen).

2.3. Statistiske oplysninger m.v.

Dette afsnit beskriver en række statistiske oplysninger om færdselsuheld, gennemsnitshastigheder, ulykkesrisici m.v., som er af betydning ved bedømmelsen af, om der bør gives mulighed for øget hastighedsdifferentiering på motorveje. Endvidere beskrives erfaringerne fra Holland og USA, hvor man for nylig har gennemført en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje. De statistiske oplysninger m.v. i dette afsnit er i det væsentlige de oplysninger, som udgjorde grundlaget for Færdselssikkerhedskommissionens udtalelse af 30. juni 1989, men oplysningerne er her opdateret.