

torveje mod 122 i samme periode i 1987, og 486 kvæstede mod 569 i 1987.

Der er før og efter ændringen gennemført hastighedsmålinger på motorveje. Disse målinger har vist, at gennemsnitshastighederne efter ændringen af hastighedsgrænserne er faldet, og at reduktionen er størst på strækninger, hvor 100 km i timen er opretholdt. Af målinger foretaget på motorvejene i marts 1989 fremgår, at der på motorveje med hastighedsgrænse på 120 km i timen er målt gennemsnitshastighed på 111,6 km i timen. 15% kørte hurtigere end 117 km i timen.

I en senere offentliggjort hollandsk rapport (1989) fremgår det imidlertid, at når man følger udviklingen i de første fire måneder af 1989, kan der konstateres en svindende virkning på middelhastighederne af de nye fartgrænser, og at der ikke længere kan ses nogen virkning på antallet af dræbte og alvorligt tilskadede. Det anføres dog, at der er tale om et spinkelt talmateriale, og at tallene er foreløbige.

#### 2.4.2. USA.

Den amerikanske Kongres vedtog den 2. april 1987 at tillade, at hastighedsgrænsen på det interstatslige motorvejsnet kunne sættes op fra 55 mph (ca. 88 km i timen) til 65 mph (ca. 104 km i timen). Samtidig pålagde man den nationale færdselssikkerhedsadministration (NHTSA) gennem tre årsrapporter at følge udviklingen og rapportere om dens forløb.

Den første årsrapport vedrørende 1987 blev offentliggjort den 13. januar 1989. Af rapporten fremgår, at antallet af omkomne på de amerikanske motorveje generelt er steget i 1987. Der er dog store forskelle mellem de enkelte stater. Af de 38 stater, der satte grænsen op i løbet af 1987, var der 27, der registrerede flere omkomne i den del af året, hvor den nye grænse var gældende, sammenlignet med den samme periode i 1986, mens 11 af disse stater havde uændrede eller lavere dødstal på motorvejene. Tilsvarende blev det konstateret, at blandt de 10 stater, som fastholdt grænsen på 55 mph, var der 6, hvor antallet af omkomne var uændret eller højere i 1987 end i 1986, mens antallet faldt i 4 af disse stater.

Af rapporten fremgår videre, at den samlede stigning i antallet af omkomne på de interstatslige motorveje i de stater, der satte hastighedsgrænsen op, var 19%. I de 10 stater, der beholdt 55 mph, steg antallet af omkomne på motorvejene med 7%.

På baggrund af hastighedsmålinger fra 13 af de stater i USA, som satte hastighedsgrænsen op, kan det konstateres, at gennemsnitshastighederne i disse stater steg med 1,9 mph eller ca. 3%.

Endelig peger rapporten på, at det interstatslige motorvejsnet er de sikreste landeveje i USA, og at de

omkomne på disse veje kun udgør ca. 5% af alle, der omkommer ved trafikulykker i USA.

Rapportens tillæg indeholder en analyse, der baserer sig på den historiske statistiske sammenhæng i årene 1975-86 mellem ændringer i antallet af dræbte på motorveje, ændringer i trafikmængderne og ændringer i ulykkestallene på andre landeveje. Den benytter denne sammenhæng til at beregne det forventede antal dræbte i 1987 med uændret hastighedsgrænse og med de faktisk konstaterede ændringer i trafikmængderne og i ulykkestallene på andre veje. Analysen kommer til det resultat, at det konstaterede antal dræbte svarer til en dødsrisiko, der er ca. 16% over den værdi, som var at forvente med uændret hastighedsgrænse.

I den anden årsrapport udarbejdet af NHTSA konstateres det, at i de 40 stater, som har gjort brug af tilfaldelsen til at hæve hastighedsgrænsen fra 55 mph (88 km i timen) til 65 mph (104 km i timen), er antallet af omkomne i 1988 steget med 31% sammenlignet med 1986, det sidste år før ændringen. Trafikudviklingen begrunder 10% af denne stigning, men 21% må skyldes først og fremmest højere hastigheder, samt eventuelle andre faktorer, herunder statistiske tilfældigheder.

Fra 18 af de 40 stater, som har hævet hastighedsgrænsen, er der løbende indberettet om hastighedsudviklingen. Heraf fremgår det, at middelhastighederne er steget fra ca. 60 mph til ca. 63 mph, d.v.s. 5%, mens den hastighed, som overskrides af de 15 hurtigste procent af bilisterne ('85% fraktilen'), er steget fra ca. 66 mph til ca. 70 mph.

I disse stater blev andelen af bilister, som overskred 65 mph, næsten fordoblet: den steg fra 20% i 1986 til 38% i 1988, mens den andel som overskred 75 mph (ca. 120 km i timen) steg fra 1% i 1986 til 4% i 1988.

I de 8 stater, der beholdt 55 mph, og som alle løbende har indberettet om hastighedsudviklingen var hastighedsudviklingen langt mindre: middelhastighederne steg fra godt 58,5 mph i 1986 til godt 59,5 mph i 1988, og mens de hurtigste 15% af bilisterne i 1986 kørte mere end 65 mph, kørte de i 1988 mere end 66 mph.

#### 2.5. Justitsministeriets vurdering af motorvejshastigheden.

Det fremgår klart af de foreliggende statistiske oplysninger om færdselsuheld og uheldsrisici, at trafiksikkerheden på de danske motorveje er langt højere end på nogen anden vejkategori. Det gælder i henseende til såvel uheldsrisikoen, d.v.s. antallet af dræbte pr. kørte vognkm., som det totale antal af dræbte og tilskadede. F.eks. udgør ulykkesrisikoen på mo-