

## F. t. l. vedr. færdselsloven

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.

Hovedideen 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 nødsfor, 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 mill.kr.

### 3.2.2.2. 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 motorvejsfasthastighed 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 den 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 grund 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.