

torvejen til 122,7 km i timen på motorvejen mellem Århus og Skanderborg. Ved 9 af de 18 målesteder lå gennemsnitshastigheden mellem 110 og 115 km i timen. I 1988 varierede gennemsnitshastigheden i det venstre spor mellem 103,9 km i timen på Helsingør-motorvejen og 119,9 km i timen på den midtjyske motorvej ved Herslev. På 11 af de 18 målesteder lå gennemsnitshastigheden over 110 km i timen.

Overskridelserne af hastighedsgrænsen på 100 km i timen varierede for begge spor under ét fra 41% til 75% af bilisterne i både 1987 og 1988.

I det venstre spor varierede overskridelserne af hastighedsgrænsen mellem 60% og 97% af bilisterne i 1987 og i 1988 fra 64% til 92%.

3.4. Erfaringer fra udlandet

3.4.1. Holland

Den 1. maj 1988 hævdede man i Holland hastighedsgrænsen på motorveje til 120 km i timen. Ændringen omfattede ca. 75% af det hollandske motorvejsnet, mens ca. 25% af motorvejsstrækningerne fortsat har en hastighedsgrænse på 100 km i timen. Ændringen blev ledsaget af en stor informationskampagne og en melding om, at politiets indsats på motorvejene ville blive styrket.

Offentliggjorte oplysninger fra det hollandske statistiske bureau CBS i 1989 viser, at der i perioden maj – december 1988 var 81 dræbte på de hollandske motorveje 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 spin-kelt talmateriale, og at tallene er foreløbige.

3.4.2. 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 af omkomne var uændret eller lavere 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 tilladelsen 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 begrundes 10% af denne stigning, men