

mindst et kørende motorkøretøj var impliceret, på motorveje i perioderne 15. marts til 31. oktober. Denne periode af årene er valgt for undgå glatføreheld og vejrforhold, der virker hastighedsbegrænsende.

År	Antal uheld	Trafikindex (15. marts til 31. oktober) for alle vejtyper
1976	71	117,7
1977	93	121,8
1978	92	123,4
1979	93	122,3
1980	67	114,2
1981	84	111,9
1982	77	113,4

Af vejdirektoratets publikationer »Trafikuheld« 1976, 1977, . . . 1982 fremgår følgende oplysninger om uheld på motorveje:

År	Uheld med personskade	Alle uheld	Personskader dræbte	Alle personskader	Kørselsdistancer mio. vognkm.	Uheld pr. 100 mio. km med personsk.	Alle uheld pr. 100 mio. km.
1976	149	309	12	229	1771	8,4	17,4
1977	189	410	9	259	2141	8,8	19,1
1978	206	460	17	301	2410	8,5	19,1
1979	213	437	11	291	2550	8,4	17,1
1980	167	400	10	218	2290	7,3	17,5
1981	166	410	13	218	2415	6,9	17,0
1982	151	364	15	207	2428	6,2	15,0

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i arbejdsnotat nr. 1 fra januar 1984 foretaget en gennemgang af de politiregistrerede motorvejsuheld i 1981 med henblik på en nærmere beskrivelse af de motorvejsuheld, der er registreret.

Undersøgelsen viser, at der i 1981 indtraf godt og vel 100 personskadeuheld i trafikken på egentlige motorvejsstrækninger uden lokal hastighedsgrænse. Det bemærkes, at denne opgørelse i modsætning til ovenstående tabel ikke indeholder de uheld, der er registreret på motorvejsramper m.v., og at opgørelsen er korrigeret for fejlregistrering. Ca. 60 pct. af disse uheld var eneheld, som medførte, at køretøjet kørte ud over kørebanens højre eller venstre begrænsning, hvorved det væltede eller kolliderede med faste genstande. Ca. 20 pct. af uheldene var påkørsler af køretøjer, der var standset på kørebanen (incl. nødspor), oftest af trafikale grunde. Knap 10 pct. af alle uheld skete i forbindelse med overhalinger eller skift af vognbane.

I arbejdsnotatet anføres endvidere, at kun hvert fjerde af de ca. 100 uheld, der indtraf på motorvejene i 1981, fandt sted i dagslys, på tør vej med god sigtbarhed og ædru fører. Spiritus er en faktor i en anden fjerdedel af uheldene, men optræder oftest i kombination med de vilkår, som i øvrigt karakteriserer resten af uheldene: mørke, dårligt

sigt og glat føre. Det anføres endvidere, at det netop er under sådanne forhold, at trafikanternes hastighedstilpasning let bliver utilstrækkelig.

2.4.2. Motortrafikveje.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i notat 3/1984 om hastigheder uden for bymæssig bebyggelse oplyst, at middelhastighederne på motortrafikveje er højere end den generelle hastighedsgrænse på 80 km i timen. På 2 forskellige motortrafikvejsstrækninger er der i sommeren 1983 målt gennemsnitshastigheder på henholdsvis 89 km i timen og 84 km i timen. Målestedet med den høje gennemsnitshastighed er en bred vej (11,5), hvorimod målestedet med den lavere gennemsnitshastighed er en smallere vej (8,0 m). Det fremgår endvidere af Rådet for Trafiksikkerhedsforskningens notat, at 1/3 af bilisterne overskrider den generelle hastighedsgrænse på 80 km i timen på motortrafikvejen med den høje gennemsnitshastighed, og at 2/3 af bilisterne overskrider den generelle hastighedsgrænse på 80 km i timen på motortrafikvejen med den lave gennemsnitshastighed. De hurtigste bilers hastighed er generelt ca. 130 km i timen.

Justitsministeriet har i overensstemmelse med færdselssikkerhedskommissionens anbefaling i betænkning 964/1982 undersøgt grundlaget for ud fra de gældende hastighedsgrænser at fastsætte en