

relsen af de generelle hastighedsgrænser i 1974 afvikledes mere ensartet. Der blev således konstateret et markant fald i middelhastigheden og i pct.-andelen af hurtige biler.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i arbejdsnotat af 14. oktober 1983, der senere er suppleret med data for 1983, oplyst følgende om udviklingen i antallet af personskadeuheld, hvori mindst et kørende motorkøretøj var impliceret, på motorveje i perioderne 15. marts til 31. oktober. Denne periode af årene er valgt for undgå glatføreuheld og vejrforhold, der virker hastighedsbegrænsende.

År	Uheld m. personskade	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	112,5
1983.....	84	116,0

Af vejdirektoratets publikationer »Trafikuheld« 1976, 1977, 1983 fremgår følgende oplysninger om uheld på motorvejene:

År	Uheld med personskade	Uheld i alt	Personskader dræbte	Personskader i alt	Kørselsdistancer mio. vognkm.	Uheld med personsk. pr. 100 mio. km.	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.....	155	372	15	214	2428	6,4	15,3
1983.....	144	357	20	188	2508	5,7	14,2

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 eneuheld, som medførte, at køretøjet kørte ud over kørebansens 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 kørbane (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 1/2 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