

## Artikel fra Morgenavisen Jyllands-Posten den 8. august 2000

### *Unødig frygt for høj fart*

Permanente, lave fartgrænser på motorveje er ingen garanti for lave ulykkestal. Og høje fartgrænser eller tilmed fri hastighed medfører ikke automatisk flere trafikdræbte, fastslår en undersøgelse fra USA.

En analyse af den amerikanske færdselsstatistik viser, at det kan være sikkerhedsmæssigt gratis at hæve eller helt ophæve fartgrænser på motorveje. Og sammenligner man fartgrænser i europæiske lande med ulykkestallene, er billedet langt mere broget end den enkle, ofte benyttede påstand, at farten dræber.

### *Ekspertter og fejl*

I USA ophævede Kongressen i 1995 den nationale fartgrænse og tillod de enkelte stater at hæve grænserne eller helt ophæve dem, hvis de ønskede det.

Det skete til akkompagnement af dommedagsrøster fra trafikforskere og eksperter, som forudså et motorvejsnet, der blev dækket af blod.

6400 flere dræbte og millioner af hårdt kvæstede ville det koste USA hvert år, påstod f.eks. Judith Stone fra den indflydelsesrige organisation Advocates for Highway and Auto Safety. Og hun fik støtte fra mange andre.

I 1997 kunne Cato Institutet i Washington en selvejende og statsuafhængig institution for politiske studier i USA efter at have forsket i konsekvenserne så gøre resultatet op efter de to første år med højere hastigheder: Farten dræber ikke.

Tværtimod blev 1997 det mest trafiksikre år i USAs historie selv om kun to af de 50 stater havde bibeholdt 55 miles (ca. 88 km/t) som fast fartgrænse, mens der i tre stater var indført fri hastighed i dagtimerne.

Antallet af dræbte på motorveje steg ganske vist med 0,4 pct. men det tilskrives en stigende

trafikmængde. Når man regner ulykkesantallet ud i forhold til kørt distance, er tallene glædelige, uanset på hvilken led, man lægger målestokken.

Forholdsmæssigt faldt trafikdrabsraten fra 1,73 til 1,64 dræbte for hver 100 mio. kørte miles. Og raten for kvæstede faldt fra 143 til 133 pr. 100 mio. kørte miles.

Cato Institutet understreger, at trafikdrabsraten både er faldet i de stater, som ikke hævede fartgrænsen (-6,3 %) og i dem, der gjorde det (-5,6 %).

En lille forskel i risiko synes der altså at være. Men ifølge Cato-forskerne er den mikroskopisk: At begive sig ind i en stat med 70 miles fartgrænse eller derover øger risikoen i en størrelsesorden, der statistisk svarer til, at man kan køre en million ture tværs over USA, før der sker et ekstra trafikdrab.

### *Europæisk uoverskuelighed*

Heller ikke i Europa er der entydig sammenhæng mellem lave permanente hastigheder i forskellige lande og lave ulykkestal. I Tyskland som er det eneste land med delvis fri hastighed på motorvejene har man i årevis haft stort set samme ulykkesrate som i Danmark, selv om den tyske trafik er væsentligt tættere og selv om vejene om sommeren befolkes af fartuvante turister i hobetal.

I flere lande er der samme eller lavere fartgrænser som hos os men mange flere ulykker, mens der i andre er højere fartgrænser og alligevel færre ulykker pr. kørt distance.

I Holland hævede man i 1988 fartgrænsen på de fleste motorveje til 120 km/t. Alligevel blev ulykkestallene ved med at falde.

I Danmark satte vi grænsen op fra 100 til 110 km/t. også uden at ulykkesfrekvensen ændrede sig.