

torveje kun ca. 1/5 af ulykkesrisikoen på stats- og amtslandeveje (ekskl. motorveje og motortrafikveje). Målt i absolutte tal ses, at kun ca. 3% af de personer, der årligt omkommer i den danske vejtrafik, omkommer ved færdselsulykker på motorveje.

Der er formentlig flere årsager til den meget høje sikkerhed på motorvejene. Den væsentligste er uden tvivl motorvejenes vejtekniske udformning, som indebærer separering fra den modkørende trafik og til- og frakørsel ad særlige til- og frakørselsveje. Hertil kommer fraværet af svage trafikanter på motorvejene.

Justitsministeriet har på baggrund af de foreliggende statistiske oplysninger overvejet at foreslå den generelle hastighedsgrænse på motorveje hævet til 120 km i timen. Selv om en sådan forhøjelse af hastighedsgrænsen måtte medføre en mindre stigning i antallet af færdselsuheld på motorvejene, hvilket dog efter Justitsministeriets opfattelse ikke nødvendigvis ville blive tilfældet, ville sikkerhedsniveauet på motorvejene alligevel ligge væsentligt over alle andre vej kategorier.

Det er imidlertid en kendsgerning, at der er forskel mellem forskellige motorvejsstrækninger i henseende til uheldsfrekvens og sikkerhedsmæssig standard.

Den gældende generelle hastighedsgrænse på motorveje på 100 km i timen foreslås derfor opretholdt, men således at der bliver adgang til lokalt at forhøje hastighedsgrænsen op til 120 km i timen.

Dette forslag tilgodeser det primære behov, hvilket er at give mulighed for en mere hensigtsmæssig hastighedsgrænse på de længere motorvejsstrækninger, navnlig uden for byområder, hvor trafiktætheden er mindst og sikkerhedsniveauet højest. Behovet for en sådan tilpasning af hastighedsgrænsen vil øges i de kommende år i takt med udbygningen af det danske motorvejsnet.

At en tilladt hastighed på op til 120 km i timen på visse motorvejsstrækninger vil være hensigtsmæssig, bygger Justitsministeriet bl.a. på de mange hastighedsmålinger, som viser massive hastighedsovertrædelser i intervallet mellem 100 og 120 km i timen, hvorimod kun et begrænset antal hastighedsovertrædelser sker med højere hastigheder. Dette tyder på, at trafikanterne på disse vejstrækninger har vanskeligt ved at acceptere en hastighedsgrænse på 100 km i timen som rimelig og naturlig.

Det er Justitsministeriets vurdering, at en øget hastighedsdifferentiering på motorveje vil kunne gennemføres, samtidig med at det meget høje sikkerhedsniveau fastholdes.

Justitsministeriet skal herved i første række henvise til forslaget om en omlægning og skærpelse af bøderne for hastighedsovertrædelser, jf. lovforslaget

nr. 2. Det forventes, at dette vil have en præventiv effekt over for hastighedsovertrædelser generelt og dermed også bidrage til at forebygge overtrædelser af de lokale, højere hastighedsgrænser, som vil blive fastsat på visse motorvejsstrækninger.

Herudover vil der blive gennemført en intensivring og effektivisering af den politimæssige indsats over for færdselsforseelser på motorvejene, ikke mindst på de vejstrækninger, hvor hastighedsgrænsen lokalt forhøjes, samt på de hertil stødende veje. Erfaringerne fra Holland, som er beskrevet under pkt. 2.4.1., viser betydningen af en effektiv politikontrol. Den øgede politimæssige indsats vil dels ske i form af øget patruljering, dels i form af anvendelse af ny teknik over for færdselsforseelser, herunder hastighedsovertrædelser.

Endelig er Justitsministeriet enig med Færdselssikkerhedskommissionen i, at en højere tilladt hastighed på visse motorvejsstrækninger må antages at kunne overføre i hvert fald en vis trafikmængde fra andre mere uheldsbelastede veje. Efter Justitsministeriets opfattelse vil dette indebære en vis, positiv færdselsikkerhedsmæssig effekt. Det må i den forbindelse fremhæves, at den positive effekt må forventes at stige i takt med udviklingen af motorvejsnettet.

Hvad angår den øgede politimæssige indsats, kan der peges på, at kontrollen over for hastighedsovertrædelser på motorvejene kan tænkes effektiviseret ved brug af ubemandet, teknisk udstyr, som registrerer en overtrædelse og fotografisk fastholder færdselsituationen og det køretøj, hvormed overtrædelser begås. Der vil ikke blive tale om automatisk overvågning under brug af videooptagelser eller lignende. Det system, som Justitsministeriet påtænker taget i brug i Danmark - indtil videre forsøgsvis - vil være baseret på udelukkende at blive aktiveret, hvor der registreres en overtrædelse af færdselsreglerne. Der vil endvidere blive foretaget klar og tydelig afmærkning af de lokaliteter, vejstrækninger eller områder, hvor udstyret anvendes, således at trafikanterne er adviseret herom. Der vil blive fastsat arbejdsrutiner, som sikrer, at føreren af køretøjet snarest muligt gøres bekendt med den konstaterede overtrædelse og sigtelsen. I de tilfælde, hvor sigtede nægter sig skyldig og ønsker sagen indbragt for domstolene, vil bevismaterialet i form af det optagne fotografi blive gengivet på en sådan måde, at kun føreren og køretøjets registreringsnummer fremgår. Denne form for færdselskontrol anvendes i flere vesteuropæiske lande, og i flere lande er forsøg hermed i gang eller under forberedelse. Bl.a. i Norge anvendes denne kontrolform, og de foreløbige resultater fra Norge viser, at teknisk udstyr som dette kan yde et væsentligt bidrag til at sikre overholdelsen af hastighedsgrænserne.