

Tabel 9

Interval	Antal boliger	Tilgang	afgang	ændring	bemærkning
< 55	1300	-	-	-	Skønmæssigt ansat
55-60	900	65	45	+20	Skønnet
60-65	330	45	15	+30	Skønnet
65-70	90	15	5	+10	Skønnet
> 70	10	5	0	+5	Skønnet

Kilde: Vejdirektoratet.

Forøgelsen af antallet af boliger, der vil blive belastet med mere end 55 dB, skal ses i forhold til, at der på landsplan er omkring 500.000 boliger, der er støjbelastet med mere end 55 dB, og omkring 150.000 bo-

liger, der er støjbelastet med mere end 65 dB i døgn-gennemsnit.

Vejdirektoratets vurdering af lovforslagets konsekvenser med hensyn til emissioner fremgår af følgende tabel:

Tabel 10

Emissionskomponenter	Procentvis forøgelse i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner
NOx	0,4
HC	0,1
CO	1,0
SO <sub>2</sub>	0,4
Partikler	0,2
CO <sub>2</sub>	0,4

Kilde: Vejdirektoratet.

Det bemærkes, at opgørelsen på grund af en række skønmæssige forudsætninger er forbundet med nogen usikkerhed.

### 3.2. Intensiveret politimæssig kontrol på navnlig farlige motorvejsstrækninger

Politiets kontrol og overvågning af hastighed på motorveje foretages overvejende ved anvendelse af civil- og patruljekøretøjer. I forbindelse med hastighedsmålingerne anvendes måleudstyr, der er monteret i køretøjerne.

Anvendelse af stationært måleudstyr, som f.eks. laser og radar, findes ikke i alle tilfælde at være velegnet på motorveje set ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, idet det ofte vil være forbundet med en uforholdsmæssigt stor risiko for øvrige trafikanter og politipersonale, når køretøjer, der kører med hastigheder væsentligt over den tilladte hastighedsgrænse på motorveje, skal bringes til standsning.

Politiet anvender heller ikke automatiske hastighedsmålinger på motorvejsnettet når bortses fra hastighedsmålinger i forbindelse med vejarbejder. Dette skyldes, at det teknisk set er vanskeligt på samme tid at dække to eller flere vognbaner med det automatiske hastighedsmåleudstyr. Anvendelse af det automatiske

hastighedsmåleudstyr vil – som tilfældet er med andet stationært måleudstyr – herudover ofte kunne være problematisk ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt både for trafikanterne og for det politipersonale, som betjener udstyret.

Hastighedsovervågning ved anvendelse af køretøjer findes mere hensigtsmæssig og mindre risikofyldt, da det i den forbindelse er muligt at følge med lovovertræderne og bringe det pågældende køretøj til standsning så sikkerhedsmæssigt forsvarligt som muligt under hensyntagen til lovovertræderen, øvrige trafikanter og politipersonalet.

Rigspolitiets færdselspoliti, som foretager den langt overvejende del af de hastighedsmålinger og -kontroller, der foretages på motorvejsnettet, har gennem en årrække rejst over 9.000 sigtelser årligt for overtrædelse af den generelle hastighedsgrænse på motorveje på 110 km i timen.

Igennem de seneste år har Rigspolitiets færdselspoliti imidlertid i høj grad prioriteret den målrettede hastighedskontrol i byer og på landeveje, hvor langt de fleste færdselsulykker med alvorlig personskafe forekommer. Denne prioritering skal ses i sammenhæng med de kampagner, som bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed har gennemført i samarbejde med de lo-