

Konsekvenserne af denne stigning i hastighederne fremgår af nedenstående tabel, idet beregningerne er baseret på internationale undersøgelser af sammenhæng mellem hastighedsændringer og ændringer i antallet af ulykker. Undersøgelserne stammer hovedsageligt fra Sverige og USA, men resultater fra tidligere ændringer af hastighedsgrænser på motorveje i Danmark indgår også.

Tabel 1. Konsekvenser ved indførelse af en hastighedsgrænse på 120 km/t på ca. 50 pct. af motorvejsnettet og 130 km/t på ca. 15 pct. af motorvejsnettet.

Stigning i antal dræbte/år	2 – 3
Stigning i antal tilskadekomne/år	8 – 17
Stigning i antal personskadeulykker/år	6 – 12

Beregningen af stigningen i antallet af tilskadekomne og dræbte er forbundet med usikkerhed, blandt andet vedrørende hastighedsudviklingen og vedrørende de vejtekniske forudsætninger i de udenlandske undersøgelser, der ligger til grund.

Den trafiksikkerhedsmæssige vurdering er således generel, og det kan derfor ikke vurderes om foreslåede tiltag, jfr. afsnit 4, betyder, at ændringerne i trafiksikkerhedsniveauet bliver mindre end det angivne.

2. Konsekvenser af øget politikontrol og højere bødestrafte

Lovforslaget om at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 km til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere til 130 km i timen, ledsages af en række tiltag, der skal øge færdselssikkerheden. Disse tiltag skal sikre, at hastighedsgrænserne overholdes, så stigningen i gennemsnitshastigheden, og dermed i antallet af trafikulykker på motorvejene, begrænses. Der er primært tale om en intensivering af politikontrollen og en skærpelse af sanktionerne i forbindelse med overtrædelser af den nye hastighedsgrænse på motorveje.

Politiets kontrolindsats mod hastighedsovertrædelser intensiveres på motorveje, bødeniveauet for højes ved overtrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km/t og derover, den nuværende grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsovertrædelser over 70 pct. suppleres med en fast grænse på 180 km/t, så der fremover sker betinget frakendelse, hvis bare en af grænserne overskrides. Endelig indføres der i forbindelse med forhøjelsen af færdselslovens generelle hastighedsgrænse lovregler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej og udstedelse af administrative regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse m.v. på motorvej.

Flere internationale undersøgelser peger på, at en intensiveret politiindsats kan medvirke til, at de gældende hastighedsgrænser overholdes i større omfang end ellers. Effekten af en kombineret løsning med forhøjelse af hastighedsgrænserne, intensivering af den politimæssige indsats og skærpede sanktioner har det imidlertid ikke været muligt at beregne. Dog må det formodes, at den øgede politikontrol m.v. vil indebære, at de ovenfor angivne uheldskonsekvenser vil være maksimumstal, mens de faktiske uheldskonsekvenser vil kunne være lavere.

3. Vejtekniske problemstillinger af betydning for færdselssikkerheden på det danske motorvejsnet

Det danske motorvejsnet er dimensioneret til en hastighed på 120 km/t, der indgår som maksimal hastighed ved den geometriske udformning. Geometrien omfatter beregningerne af stopsigt i kurver, længdeprofil, tværprofil, tilslutnings- og forbindelsesanlæg, skiltestørrelser og skilteplacering.