

De elementer, der ikke er tilpasset hastighedsstigningen, er bl.a. autoværn ved faste genstande og langs skråninger, justering af til- og frakørselsramper, geometriske ændringer af betydning for stop-sigtet, samt udskiftning og flytning af skilte.

Desuden udgør visse vejtekniske elementer allerede i dag et sikkerhedsmæssigt problem, som vil blive større, når hastigheden øges. Det drejer sig om de brede midterrabatter uden autoværn, motorvejsstrækninger uden nødspor og manglende nødrabat mellem venstre vejkant og midterautoværnet.

I nedenstående tabel er centrale vejtekniske forhold sammenlignet på det danske og det tyske motorvejsnet.

**Tabel 2. Vejtekniske forhold på danske og tyske motorveje 1994 – 2000.**

Vejtekniske forhold	Danmark	Tyskland
Autoværn i midterrabatter	Ikke i brede midterrabatter	Anvendes generelt
Tilkørselsrampe, længde	200 m (kilerampe – flettepligt)	250 m (parallelrampe – ubetinget vigepligt)
Kantbane mod midt, bredde	0,5 m	1,0 m
Køresporsbredde	3,5 m	3,75 m
Stopsigt	210 m	295 m
Horisontalkurveradius	2500 m	3500 m
Skriftstørrelse		
Jordtavler:	340 mm	350 – 420 mm
Portaltavler:	405 mm	420 – 490 mm

Der er forskelle i dimensioneringen på en række centrale vejtekniske forhold på det danske og det tyske motorvejsnet. Der er derudover forskel på kontrolindsatsen og på de regler, der gælder for færdsel på motorveje.

I Tyskland varetages overvågnings- og kontrolindsatsen af et særligt motorvejspoliti, som sikrer en effektiv kontrol. Herudover er der obligatorisk krav om anvendelse af blink ved vognbaneskiift og anvendelse af havariblink ved katastrofeopbremsninger. De sidstnævnte initiativer er medtaget i lovforslaget om ændring af færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje til 120 km/t for personbiler og motorcykler i Danmark.

#### 4. Vejtekniske indsatser

I nedenstående skema beskrives de indsatser, der gennemføres inden den nye hastighedsgrænse på 120 km i timen på motorvej indføres: