

og en overskridelse på ca. 23 pct. ved 130 km's begrænsning. Dette må forventes at have en betydelig forebyggende effekt over for de bilister, der i dag kører med meget høje hastigheder på motorvejene og dermed udgør den største færdselssikkerhedsmæssige risiko.

Regeringen vil også i øvrigt fortsætte og forstærke den adfærdsregulerende indsats på motorvejene, herunder blandt andet med henblik på at mindske de negative konsekvenser af øget hastighedsspredning. De foreløbig gode erfaringer med at kombinere hastighedsbegrænsninger for tunge køretøjer med overhalingsforbud for disse på visse motorvejsstrækninger vil indgå i disse overvejelser.

4. Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser

Da det grundlæggende er bilisternes adfærd i forbindelse med forhøjelse af hastighedsgrænsen, der er afgørende for de færdselssikkerheds-

mæssige konsekvenser, er både skønnet over de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen og skønnet over effekten af de vejtekniske forbedringer forbundet med overordentlig stor usikkerhed.

Det er således navnlig den statistiske sammenhæng mellem den faktiske gennemsnitshastighed for personbiler og motorcykler på motorvejene og antallet af trafikulykker, der danner grundlag for beregninger over ulykkesudviklingen. I det omfang en forventet stigning i gennemsnitshastigheden reduceres gennem kompenserende foranstaltninger mv., reduceres den forventede ulykkesudvikling tilsvarende.

Vejdirektoratet skønner, at lovforslaget, som ændret ved dette ændringsforslag, vil have følgende konsekvenser med hensyn til ulykker og tilskadekomne:

Tabel 1

Stigning i antal dræbte/år	2-3
Stigning i antal tilskadekomne/år	7-15
Stigning i antal personskadeulykker/år	5-10

Kilde: Vejdirektoratet

Når disse skøn til dels er lavere end Vejdirektoratets skøn i det oprindelige lovforslag (L 2, tabel 8), skyldes det navnlig, at det oprindelige lovforslag forudsatte indførelse af en hastighedsbegrænsning på 120 km/t. på ca. 50 pct. af motorvejsnettet uden samtidig gennemførelse af større vejtekniske forbedringer, og at de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser nu er beregnet på grundlag af en udførlig gennemgang af

de specifikke strækninger, hvor hastigheden forhøjes.

5. Miljømæssige konsekvenser

Vejdirektoratet skønner, at lovforslaget, som ændret ved dette ændringsforslag, vil have følgende miljømæssige konsekvenser for så vidt angår emissioner:

Tabel 2

Emissionskomponenter	Procentvis forøgelse i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner
CO	1,5
NOx	0,6
HC	0,2
Partikler	0,3
SO ₂	0,2
CO ₂	0,5

Kilde: Vejdirektoratet