

mio. kr., jf. bilag 2. Herudover skal der anvendes 4 mio. kr. til en kortlægning af indsatsen for fjernelse af »sorte pletter« på trafikens Danmarkskort. Af det samlede beløb på 33 mio. kr. afholdes 7 mio. kr. inden for Trafikministeriets ramme.

Endelig anvendes op til 3 mio. kr. til en kampagne om nye hastighedsgrænser mv., som finansieres inden for Justitsministeriets ramme.

6.2. Fremtidige motorvejsanlæg

6.2.1. Anlæg under udførelse

For besluttede motorvejsanlæg, som allerede er under udførelse, er det ikke muligt at nå at tilpasse anlægget til en højere hastighedsgrænse. Disse anlæg må derfor i denne henseende sidestilles med det eksisterende vejnet og vil således være omfattet af gennemgangen af det eksisterende motorvejsnet. Lovforslaget vil derfor ikke have umiddelbare økonomiske konsekvenser i forhold til disse anlæg.

Gruppen omfatter følgende anlæg:

- E39, Brønderslev-Hjørring
- E39, Bjergby-Hirtshals
- Rute 15, Herning-Bording
- Rute 15, Låsby-Århus
- E20, Køge Bugt Motorvejen, Vallensbæk Torvevej-Motoring 3

6.2.2. Anlæg under projektering

Derimod vil de besluttede motorvejsanlæg, som endnu kun er under projektering, blive tilpasset til 130 km i timen. Denne gruppe af motorvejsprojekter omfatter:

- Rute 15/18, Herning-Brande
- Rute 9, Odense-Svendborg
- Rute 21, Holbækmotorvejen, Holbæk-Tuse Nord

For rute 15/18, Herning-Brande, er der allerede taget højde for højere hastighedsgrænser, og strækningen dimensioneres til 130 km i timen de steder, hvor det kan lade sig gøre. Den ændrede dimensionering sker inden for anlægsbudgettet, der efter forhøjelsen på 140 mio. kr., som følge af beslutningen om at anlægge strækningen som motorvej i stedet for motortrafikvej, lyder på i alt 1.710 mio. kr. (2002-prisniveau).

For rute 9, Odense-Svendborg, og rute 21, Holbæk-Tuse Nord, forventes der at blive tale om merudgifter på ca. 50 mio. kr. Udgifterne forventes at skulle afholdes i 2005-2007.

6.2.3. Anlæg under planlægning

For anlæg under planlægning samt kommende, nye motorvejsanlæg gælder, at de vil blive dimensioneret til 130 km i timen, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Udgifterne herved vil blive indregnet i anlægsoverslagene for de enkelte anlæg, som vil fremgå af VVM-redegørelser og anlægslovsforslag.

6.3. Politiets edb-systemer

De foreslåede ændringer af prøvekørekortsordningen samt de tekniske ændringer, der skal foretages som følge af ændrede bødepositioner, vil medføre, at der skal foretages ændringer i politiets centrale edb-systemer. Det skønnes, at udgifterne hertil vil udgøre i størrelsesordenen 1,5 mio. kr., som vil blive afholdt inden for Justitsministeriets ramme.

6.4. Bødeprovenu

Det særlige »højhastighedstillæg«, som ved kørsel med hastigheder på 140 km i timen eller derover skal lægges oven i den bøde, der beregnes efter de eksisterende takster, forventes at føre til øgede bødeindtægter. Samtidig vil forhøjelsen af hastighedsgrænsen på motorvej imidlertid medføre et fald i bødeprovenuet for så vidt angår kørsel med hastigheder, der efter forslaget ikke længere er højere end det tilladte. Det er ikke muligt præcist at beregne de økonomiske konsekvenser af disse modsatrettede tendenser, men Rigspolitichefen skønner, at bødeprovenuet samlet set vil falde som følge af lovforslaget.

6.5. Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering

Der er ikke foretaget en egentlig samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af lovforslaget, men Danmarks TransportForskning har i forbindelse med høringen over et udkast til dette lovforslag udarbejdet en vurdering af de samfundsmæssige konsekvenser af en generel forøgelse af middelhastigheden på motorveje.

Danmarks TransportForskning har beregnet konsekvenserne af en generel stigning i den faktiske kørselshastighed på hele motorvejsnettet i det åbne land, hvilket vil sige ca. 82 pct. af det samlede motorvejsnet. I vurderingen indgår effekterne af tidsforbrug, brændstofforbrug, uheld og miljø i en cost-benefit analyse, hvor tankegangen er at værdisætte alle de væsentligste konsekvenser for derigennem at give en samfundsmæssig vurdering af, om de positive konsekvenser af en forøgelse af hastighedsgrænserne opvejer de negative.

Den nuværende middelhastighed på motorvejsnettet er 118 km i timen, og Danmarks TransportForsk-