

Regeringen vil med udgangspunkt i Vejdirektoratets gennemgang af motorvejsnettet foretage en kortlægning og beregning af de udgifter til vejtekniske forbedringer m.v., der konkret vil være forbundet med en forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på yderligere motorvejsstrækninger. Disse beregninger vil indgå i grundlaget for de løbende overvejelser vedrørende modernisering og udbygning af motorvejsnettet.

## 2. Supplerende vejtekniske indsatser

Som anført i det oprindelige lovforslags bemærkninger punkt 3.1.4.1. har den endelige fastlæggelse af hastighedsgrænserne på de enkelte motorvejsstrækninger afventet Vejdirektoratets tekniske gennemgang (inventering) af motorvejsnettet. Der henvises til Vejdirektoratets rapport 273, 2003: »Gennemgang af motorvejsnettet – inventering«, som ultimo marts 2003 er sendt til Folketingets Retsudvalg og Trafikudvalg.

På baggrund heraf har Vejdirektoratet peget på følgende vejtekniske indsatser, der bør overvejes på motorvejsstrækninger, hvor hastighedsgrænsen forhøjes:

- Gennemgang og justering af nødrabatkanter
- Asfaltering af midterrabatter
- Etablering af autoværn i midterrabatter
- Flytning/afskærmning af faste genstande/grøfter og justering af autoværn
- Eventuel forlængelse af tilslutningsramper
- Opsætning af skilte med anbefalet hastighed som følge af manglende stopsigt
- Opsætning af skilte, hvor hastigheden begrænses til under 130 km/t.

Med henblik på at gennemføre disse indsatser på de ca. 55 pct. af motorvejsnettet, hvor hastighedsgrænsen skønnes at kunne forhøjes til 130 km/t., skal der anvendes i alt 175 mio. kr. (inklusive 50 mio. kr. til merudgifter til anlæg under projektering – rute 9 og rute 21), dvs. 89 mio. kr. ud over det, der var forudsat i det oprindelige lovforslag. Der henvises til bemærkningerne vedrørende ændringsforslagets økonomiske og administrative konsekvenser under punkt 6 nedenfor.

Justitsministeriet og Trafikministeriet har i den forbindelse overvejet spørgsmålet om asfaltering af motorvejenes midterrabatter og etablering af nødrabat i midterrabatterne. Dette tiltag er relativt bekosteligt – ca. 200 mio. kr. – og har

kun begrænset færdselssikkerhedsmæssig effekt. Effekten af de vejtekniske foranstaltninger er endvidere forbundet med overordentlig stor usikkerhed, blandt andet fordi der kun er begrænsede danske erfaringer med forhøjelse af hastighedsgrænser. Hertil kommer, at den styrkede adfærdsregulerende indsats, jf. punkt 3 nedenfor, forventes at medvirke til at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden.

På den baggrund er det vurderingen, at det ud fra en samlet afvejning, hvori også indgår de adfærdsregulerende indsatser, vil være rigtigst, at asfaltering af midterrabatter og etablering af nødrabatter i midterrabatterne ikke gennemføres umiddelbart, men kan ske over et længere åremål i forbindelse med den løbende fornyelse og modernisering af motorvejsnettet.

## 3. Supplerende adfærdsregulerende indsatser

Som beskrevet i lovforslagets bemærkninger til punkt 3 indeholder lovforslaget en lang række adfærdsregulerende indsatser, som skal medvirke til at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden på motorvejene og dermed i antallet af ulykker.

Politiets kontrolindsats på motorvejene intensiveres, bødeniveauet for hastighedsovertrædelser med høje hastigheder forhøjes markant og den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct. suppleres – i det oprindelige lovforslag – med en fast øvre grænse på 180 km/t., således at der sker betinget frakendelse, hvis bare en af grænserne overskrides.

Den færdselssikkerhedsmæssige effekt af disse tiltag er vanskelig at angive præcist på forhånd, men forøget opdagelsesrisiko kombineret med skærpede sanktioner har erfaringsmæssigt en betydelig effekt på trafikanternes adfærd.

For yderligere at styrke denne del af lovforslaget foreslås det som en del af ændringsforslaget, at den supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten nedsættes, så der sker betinget frakendelse af førerretten ved 160 km/t. frem for ved 180 km/t. som oprindeligt foreslået.

Der skal således fremover ske frakendelse, når føreren har kørt med en hastighed på 160 km/t. eller derover, uanset om den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen er mindre end 70 pct. Grænsen på 160 km/t. svarer til en overskridelse på ca. 45 pct. ved 110 km's begrænsning