



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 9. januar 2015
J. nr. 2014 - 5368

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. december 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 203:

I forlængelse af samrådet om støj ved Kolding den 10. december 2014 bedes ministeren få klarlagt – hos Vejdirektoratet eller anden relevant instans – mulighederne for og effekterne og konsekvenserne af, at sænke hastigheden på motorvejene med henblik på at reducere vejstøjen, herunder på særligt udsatte strækninger og tidspunkter – f.eks. om aftenen og natten. I den forbindelse vil det også være relevant at se på erfaringer fra andre lande – eksempelvis Østrig skulle gøre brug af et sådant tiltag.

Svar:

Der foreligger ikke en større analyse, som adresserer de samlede konsekvenser ved at sænke hastigheden på særligt udsatte strækninger langs motorvejene og eventuelle erfaringer fra udlandet.

Hastighedsreduktionerne i Østrig er dog nærmere beskrevet i mine svar på spørgsmål 839 og 840 af 13. august 2014 (TRU alm. del). Heraf fremgår det bl.a., at der på udvalgte motorvejsstrækninger i Østrig indføres hastighedsbegrænsninger i natperioden mellem kl. 22.00 og 05.00, hvor den tilladte hastighed sænkes med mellem 15-20 km/t afhængigt af køretøjets type.

Jeg har bedt Vejdirektoratet om at se på konsekvenserne af at reducere hastigheden på motorvejsstrækningen ved Bramdrupdam i Kolding. I en overslagsmæssig beregning nedsættes hastigheden fra 110 km/t til 80 km/t i aften- og nattetimerne (kl. 18-08) alle dage i året. Beregningen er foretaget efter den sædvanlige måde at lave samfundsøkonomisk beregninger på, hvor fordele ved en hastighedsreduktion, som f.eks. reduktion af trafikstøj og færre uheld, sammenholdes med ulemperne, f.eks. forøget rejsetid.

Ifølge denne beregning skønnes de øgede omkostninger som følge af hastighedsreduktionen at være ca. 8 gange større end fordelene ved tiltaget. Et tidstab for trafikanterne er den dominerende årsag til meromkostningen. Det skal sammenholdes med, at formålet med at bygge motorveje netop er at fremme mobiliteten og at reducere rejsetiden for trafikanterne.



Med samfundsøkonomiske omkostninger, der er i størrelsesordenen 8 gange større end gevinsterne, mener jeg ikke, at det er hensigtsmæssigt at bruge hastighedsnedsættelser på de store transportkorridorer som en del af støjbekæmpelsen.

Side 2/2

Omvendt skal vi selvfølgelig gøre, hvad vi kan for at mindske støjgenerne på de udsatte strækninger i Danmark. Som nævnt på samrådet vil jeg være positiv overfor, at vi i den grønne forligskreds afsætter midler til støjbekæmpelse, hvis der viser sig frie midler i Infrastrukturfonden.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke