



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 20. februar 2015
J. nr. 2015-593

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. januar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 328:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. januar 2015 fra Nej til Trafikstøj vedrørende indsats mod trafikstøj, jf. TRU alm. del - bilag 130.

Svar:

Borgergruppen Nej til Trafikstøj foreslår blandt andet at reducere hastigheden på en del af Køge Bugt og Holbækmotorvejen til 80 km/t i aften- og nattetimer samt på weekender og helligdage.

Jeg har bedt Vejdirektoratet udarbejde en samfundsøkonomisk analyse af forslaget. I analysen sammenholdes fordele ved en hastighedsreduktion som f.eks. reduktion af trafikstøj og færre uheld med ulemperne, der primært omfatter forøget rejsetid. Analysen er baseret på nogle faste rammer for samfundsøkonomisk analyse, som er gældende på tværs af Transportministeriets institutioner og bygger på anerkendte forskningsbaserede metoder, hvor eksempelvis værdisætningen af rejsetid er fastlagt af DTU Transport. Konkret er beregningen foretaget i regnearksmodellen TERESA, som kan findes på Modelcenterets hjemmeside på DTU Transport.

Med afsæt i analysen vurderer Vejdirektoratet, at de øgede omkostninger som følge af en hastighedsreduktion er ca. 10 gange større end fordelene ved tiltaget. Et tidstab for trafikanterne er den dominerende årsag til meromkostningen. Jeg har vedlagt den samfundsøkonomiske analyse til orientering.

Som nævnt i mit svar på spørgsmål 203 af 9. januar 2015 (TRU alm. del) mener jeg ikke, at det er hensigtsmæssigt at bruge hastighedsnedsættelser som en del af støjbekæmpelsen, når de samfundsøkonomiske omkostninger er i størrelsesordenen 10 gange større end gevinsterne.

Borgergruppen foreslår endvidere at iværksætte forsøg med nye absorberende støjafskærmninger. Vejdirektoratet oplyser, at det er almindelig praksis at anvende støjabsorberende skærme langs statsvejnettet, og at hovedparten af de skærme, der er opsat de seneste 10 år, er støjabsorberende støjskærme.



Vejdirektoratet har ikke erfaringer med det konkrete forslag til etablering af stengærder, som foreslås af borgergruppen. En lignende løsning er dog anvendt langs Nykøbing Falster Omfartsvej. Løsningens pris og effekt vurderes at svare til en traditionel støjabsorberende støjskærm.

Borgergruppen peger på, at virkninger som følge af motorvejes bymæssige barrierer bør inddrages. I forlængelse heraf kan jeg oplyse, at konsekvenserne ved skabelsen af en bymæssig barriere ikke indgår som en effekt i de samfundsøkonomiske analyser. Det skyldes, at konsekvenserne på nuværende tidspunkt ikke kan værdisættes med samme sikkerhed som de øvrige effekter i den gældende og bredt anerkendte metode.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at vi selvfølgelig skal gøre, hvad vi kan for at mindske støjgenerne på de udsatte strækninger i Danmark, og støjræduserende tiltag indgår ofte som en fast del af udvidelsesprojekterne og vedligeholdelsesarbejdet på Vestegnen.

Eksempelvis er der i forbindelse med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen etableret 9 km støjafskærmning, og senest i 2017 vil der være udlagt støjræduserende asfalt på størstedelen af motorvejsstrækningerne på Vestegnen. Det vil reducere støjgenerne for rigtig mange borgere i området.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke