



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. april 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 31. marts 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Spørgsmål nr. 379:

Ministeren bedes oplyse, om det er i overensstemmelse med plangrundlaget, herunder VVM-undersøgelsen for Djurslandsmotorvejen, at hæve hastigheden fra 110 til 130 km?

Desuden bedes ministeren svare på følgende:

- Er der foretaget støjberegninger for den planlagte hastighedsforøgelse og foretaget vurderinger af behovet for støjreducerende foranstaltninger
- Er der foretaget samfundsøkonomiske beregninger for at en hastighedsforøgelse kan sikre, at bilister kommer lidt hurtigere frem, og hvor stor er gevinsten økonomisk og tidsmæssigt via hastighedsforøgelsen
- Er der foretaget samfundsøkonomiske beregninger for, at højere hastighed medfører øgede trafikuheld, klimabelastning ved højere brændstofforbrug, øgede støjgener m.m., og hvad var i givet fald resultatet af disse beregninger?
- Hvis klimabelastningen sættes til 1500 kr. pr. tons CO₂, som Klimarådet foreslår, hvad vil øget brændstofforbrug ved øget hastighed så koste om året?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

”Det er Vejdirektoratets vurdering, at en ændring af hastighedsgrænsen alene ikke er omfattet af VVM-pligten. Der er derfor ikke foretaget VVM-screening af projektet.



Der er foretaget en støjscreening af konsekvenserne ved at hæve hastighedsgrænsen til 130 km/t. Konkret har beregningerne for Djurslandsmotorvejen vist en stigning i støjniveauet på 0,8 dB. En ændring på 1 dB er den mindste forskel det menneskelige øre kan opfatte. En ændring på 0,8 dB giver derfor ikke anledning til brug af støjreducerende foranstaltninger.

Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger af tidsgevinsterne. Den forventede ændring i gennemsnitshastigheden er af Vejdirektoratet vurderet til 7,5 km/t. De økonomiske gevinster for trafikanterne på Djurslandsmotorvejen kan derfor beregnes til ca. 10 mio. kr. årligt (2016 prisniveau, markedspris). Det svarer til at der årligt spares 74.000 timer for trafikanterne på strækningen.

Trafiksikkerhedseffekterne af de hævdede hastighedsgrænser har indgået i de samfundsøkonomiske beregninger. Sikkerhedseffekten er beregnet ud fra en vurdering af de forventede ekstra ulykker som følge af hastighedsstigninger. Der tages udgangspunkt i de uheld, der historisk er registreret på strækningerne. Der er ikke inkluderet en reduktion i antal personskader som følge af de investeringer, der foretages. At de positive trafiksikkerhedseffekter ikke er medregnet, skyldes ikke, at investeringerne ikke forventes at have en effekt. Det skyldes, at det primært drejer sig om forlængelse af eksisterende autoværn, om opsætning af påkørselsvenlige autoværnsender samt rumleriller. Da autoværnstiltagene er flere og mindre forlængelser på spredte lokaliteter er det vanskeligt at regne effekt af dem fordelt på de enkelte strækninger. Hvis trafiksikkerhedseffekten af tiltagene inddrages, vil den samfundsøkonomiske gevinst blive større.

De forøgede støjgener og klimapåvirkning har ikke indgået i beregningerne. Det er beregnet, at der forventes en stigning på godt 800 ton CO₂ om året som følge af hastighedsforøgelsen på Djurslandsmotorvejen. Hvis der regnes med en pris på øget CO₂-udledning på 1.500 kr. (2020 prisniveau, faktorpris, svarende til 1.920 markedspris) vil det dermed medføre en estimeret omkostning på ca. 1,5 mio. kr. Da der er store tidsgevinster for trafikanterne (10 mio. kr., 2016 prisniveau) vil dette ikke ændre nævneværdigt på konklusionerne for de samfundsøkonomiske beregninger.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht