



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

26. maj 2023
2023-1922

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. april 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).

Spørgsmål nr. 156:

Kan ministeren oplyse, hvor meget udledningen af CO₂ vil falde, hvis man sænker hastighedsgrænsen på alle motorvejene i Region Hovedstaden til 80 km/t og på øvrige veje til 50 km/t? Og vil ministeren redegøre for, hvilket juridisk grundlag kommunerne har for evt. at træffe en sådan beslutning?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet om udledningen af CO₂ for Vejdirektoratet, der oplyser følgende:

”Et lignende tiltag er lige blevet analyseret af konsulentfirmaet MOE (Artelia Group) for Gate21/Silent City. Analysen var afgrænset til en række omegnskommuner til København. Der henvises til rapporten på dette link: <https://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2023/04/Hastighedsnedsaettelser-og-trafikstoej-Analyse-af-konsekvenser.pdf>.

Der blev henholdsvis analyseret på en nedsættelse til 80 km/t på alle motorveje i de pågældende omegnskommuner (scenarie 1) og på en kombination af dette samt en nedsættelse på såkaldte ”trafikveje” til 50 km/t (scenarie 2). Scenarie 2 er således tæt på det tiltag, som der spørges til.

Fokus for analysen var på effekten for vejstøj, men CO₂-effekten blev også opgjort. Hastighedsnedsættelserne i sig selv vil medføre, at det bliver mindre attraktivt at køre i bil, hvilket reducerer kørselsomfanget og dermed CO₂-udledningen. Det er desuden generelt mere energieffektivt at køre 80 km/t end f.eks. 110 km/t, hvilket også sparer CO₂. Det sidste gør sig ikke nødvendigvis gældende for nedsættelsen til 50 km/t, idet det kan medføre mere udledning af CO₂ pr. km.



CO₂-effekten for scenarie 2 blev beregnet til ca. 88.000 ton CO₂ i 2025. Effekten falder frem til 2030 som følge af den grønne omstilling af vejtransporten.

I et tillægsnotat til analysen blev den samfundsøkonomiske effekt for scenarie 2 vurderet. I den samfundsøkonomiske vurdering er CO₂ effekten holdt fast efter 2030, og over 50 år giver det en nutidsværdi for effekten på ca. 4,9 mia. kr. (såkaldt "høj CO₂ pris", dvs. højere pris end de nuværende kvotepriser). Der blev også beregnet en positiv effekt for støj i samme størrelsesorden. Til trods for dette blev den samlede nettonutidsværdi for tiltaget beregnet til et samfundsøkonomisk tab på omkring 79 mia. kr., primært på grund af de øgede rejsetider for trafikanteffekterne. Dette giver en CO₂-skyggepris på ca. 39.000 kr. pr. ton CO₂. Til sammenligning vurderer Klimarådet, at målsætningen om 70 pct. reduktion af CO₂ i 2030 kan opnås til en pris på ca. 2.000 kr. pr. ton CO₂.

I forhold til den refererede analyse dækker området ikke hele Region Hovedstaden, men omfatter dog en relativ stor andel af motorvejene i regionen. Som det fremgår af analysen, er det primært nedsættelsen på motorvejene, som giver en positiv CO₂-effekt. På den baggrund vurderer Vejdirektoratet, at et sådant tiltag i Region Hovedstaden ville medføre en reduceret udledning på mere end 88.000 ton CO₂ i 2025."

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, at det er muligt at fastsætte en højere eller lavere hastighedsgrænse end den generelle i nærmere beskrevne tilfælde.

Det er det stedlige politi, som træffer afgørelser om lokale hastighedsgrænser, for så vidt angår offentlig vej (statsveje og kommuneveje) og privat fællesvej efter forhandling med vejmyndigheden, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Vejmyndigheden har efter færdselslovens § 92 a, stk. 3, en initiativret til fastsættelse af en højere eller lavere hastighedsgrænse, mens det alene er det stedlige politi, som har afgørelseskompetencen, dog først efter forhandling med vejmyndigheden.

Statsvejnettet i Danmark udgøres af den største del af motorvejsnettet, den største del af motortrafikvejene samt øvrige statsveje. Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene, og administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 2. Det følger samtidig af vejlovens § 7, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene.



Kommunerne har derfor juridisk set ingen mulighed for at tage initiativ til fastsættelse af en højere eller lavere hastighedsgrænse over for politiet eller at indgå i forhandlinger herom, for så vidt angår statsvejene. Det er imidlertid muligt for en kommune at sende et ønske til Vejdirektoratet om lokal hastighedsnedsættelse på en motorvejsstrækning. Vejdirektoratet vil i et sådant tilfælde foretage en afvejning af forskellige forhold på strækningen, ligesom Vejdirektoratet vil gå i dialog med kommunen. På baggrund heraf vil Vejdirektoratet vurdere, om der skal udarbejdes en indstilling til politiet om nedsættelse af hastigheden.

Omvendt er det kommunalbestyrelsen, der har initiativretten over for politiet i forhold til fastsættelse af en højere eller lavere hastighedsgrænse end den generelle på en kommunevej.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen