



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 12. september 2017  
J. nr. 2017-4817

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 25. august stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Courage Matthisen (ALT).

**Spørgsmål nr. 685:**

Ministeren bedes kommentere vedlagte e-mail fra trafikforsker, Harry Lahrmann fra Aalborg Universitet, og samtidig oplyse, om den nye viden angående de tidligere hastighedsstigninger på udvalgte motor- og landeveje giver anledning til at revurdere/justere konsekvensberegningerne eller selve modellerne.

**Svar:**

Regeringen foreslår i sit finanslovsudspil at øge hastighedsgrænsen på udvalgte landeveje fra 80 km/t til 90 km/t og på udvalgte motorveje fra 110 km/t til 130 km/t. Det, der er fælles for de udvalgte veje er, at Vejdirektoratet har vurderet, at hastigheden kan sættes op, uden at man går på kompromis med trafiksikkerheden, da der afsættes midler til en række tekniske tiltag på de pågældende strækninger, som gør vejene mere sikre.

Hvis man blot hæver hastighedsgrænsen uden at sikre vejene, så vil der alt andet lige være større risiko for uheld. Men det er Vejdirektoratets faglige vurdering, at hastighedsgrænserne kan hæves på en måde, så det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt, hvis man foretager nogle foranstaltninger i sammenhæng med, at man hæver hastighedsgrænsen. Dette skal både medvirke til at forebygge, at ulykkerne sker, men også, at reducere konsekvenserne, hvis der opstår en ulykke.

Udover etablering af autoværn, rumleriller mod midten m.m. vil Vejdirektoratet ved hastighedsopgraderingerne på udvalgte landeveje desuden have et øget fokus på at nedbringe hastigheden ved overgange til vejstrækninger med lavere hastighedsgrænser. Dette baserer sig på evalueringen af forøget med hastighedsopgradering fra 80 km/t til 90 km/t.

I forhold til de samfundsøkonomiske beregninger af hastighedsopgraderinger, har Vejdirektoratet oplyst følgende om opgraderingen fra 110 km/t til 130 km/t på udvalgte motorvejsstrækninger:



”Resultaterne af de samfundsøkonomiske beregninger fremgår af nedenstående tabel. Beregningerne er foretaget i foråret 2016 og er derfor foretaget med baggrund i de transportøkonomiske enhedspriser, der var gældende på dette tidspunkt.

Resultaterne er delt op på de enkelte delstrækninger samt en samlet pakke med mindre forlængelser af 130 km/t kaldet justeringspakken. Som det ses har alle projekterne en positiv nettonutidsværdi. Idet anlægsomkostningerne i beregningen er placeret i åbningsåret, samt at de positive effekter i flere af projekterne overstiger omkostningerne allerede i åbningsåret, er det ikke muligt at beregne en intern rente.

Nr.	Strækning	Nettonutidsværdi [mio. kr.]
1	E39 - Hirtshalsmotorvejen ved Hjørring	4,3
2	Rute 15 - Djurslandmotorvejen	159,5
3	E45 - Trekantsområde: Skærup - Kolding	31,0
4	E45 - Trekantsområde: Fredericia - Vejle	141,7
5	E20: Fynskemotorvej, Odense - Nyborg	56,3
6	Rute 21 - Holbækmotorvejen - syd om Holbæk	75,5
7	Sydmotorvejen - "Falster"	116,9
8	Sydmotorvejen - "Lolland"	46,1
-	Justeringspakken	30,4

For projekterne bestemmes rejsetidsgevinsten ud fra den skilte hastighed – 110 km/t – inden forsøgets start. Tidsgevinsterne på de foreslåede strækninger er beregnet ud fra et estimat på en forøgelse af gennemsnitshastigheden med 6 km/t. Det vil sige en stigning fra 110 km/t til den nuværende gennemsnitshastighed + 6 km/t.

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 trafik-sikkerhedseffekterne ikke er medregnet skyldes ikke, at de ikke forventes at have en effekt. Det skyldes, at det primært drejer sig om forlængelse af eksisterende autoværn samt 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. Såfremt trafik-sikkerhedseffekten af tiltagene inddrages vil den samfundsøkonomiske gevinst blive større. ”



Om samfundsøkonomisk beregning angående hastighedsopgraderingerne på landeveje fra 80 km/t til 90 km/t har Vejdirektoratet oplyst:

Side 3/3

”Der er foretaget en samfundsøkonomisk beregning for projektets udgifter og gevinster. Beregningerne er foretaget i foråret 2016 og er derfor foretaget med baggrund i de transportøkonomiske enhedspriser, der var gældende på dette tidspunkt.

Nettonutidsværdien for alle projekterne er samlet 902 mio. kr. Idet anlægsomkostningerne i beregningen er placeret i åbningsåret, samt at de positive effekter overstiger omkostningerne allerede i åbningsåret, er det ikke muligt at beregne en intern rente.

Tidsgevinsterne i de samfundsøkonomiske beregninger er fundet ud fra et estimat på en forøgelse af gennemsnitshastigheden med 2 km/t. Det vil sige en stigning fra 80 km/t til den nuværende gennemsnitshastighed + 2 km/t, dog max. 90 km/t. Sikkerhedseffekten er beregnet ud fra en vurdering af effekten af de sikkerhedsfremmende tiltag. Dertil skal lægges de forventede ekstra ulykker som følge af hastighedsstigninger. Der tages udgangspunkt i de uheld, der historisk er registreret på strækningerne.”

Der er i udregningen af samfundsøkonomien for hastighedsopgraderingerne på både motorvejs- og landevejsstrækningerne, som normalt i samfundsøkonomiske beregninger, taget udgangspunkt i den skiltede hastighed.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen