



Dato 14.01.19

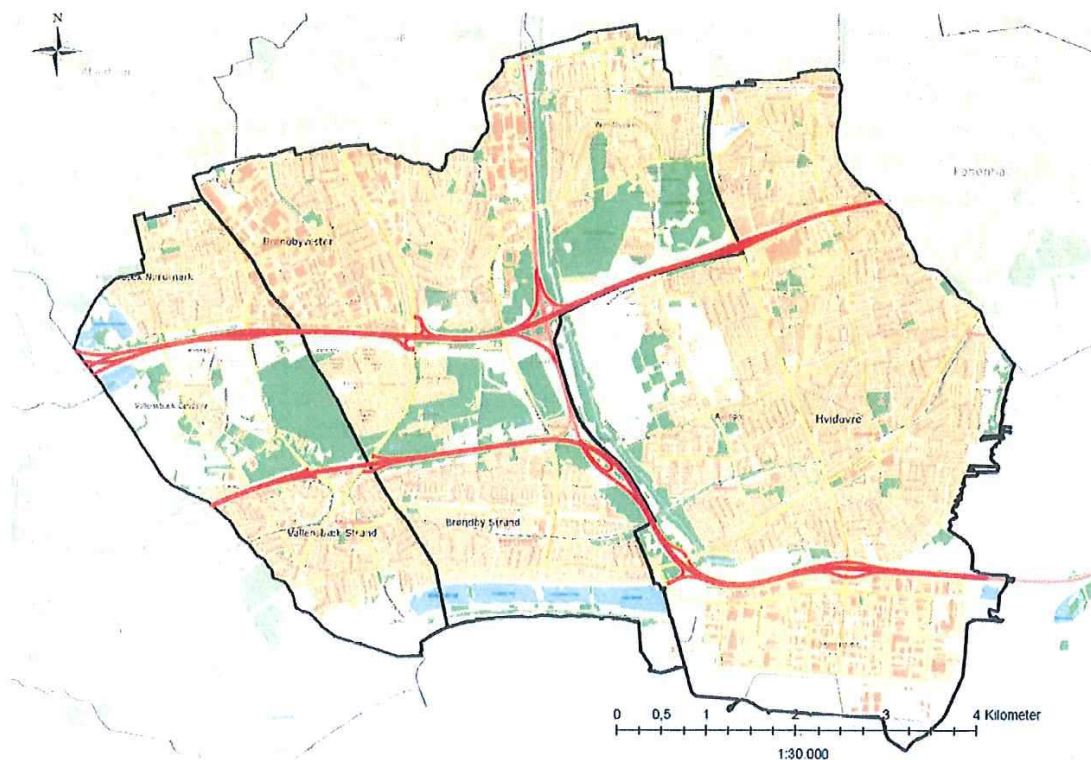
Til Vejdirektoratet

Ang. Ansøgning om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser for motorvejsstrækninger i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk jævnfør Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser.

I december 2017 trådte Bekendtgørelse nr. 1486 i kraft. Bekendtgørelsen giver mulighed for at vejmyndigheden *i særlige tilfælde* kan vedtage en lavere hastighedsgrænse på motorveje end den generelle og det endda helt ned til 60 km i timen *alene* af hensyn til at nedbringe støjniveauet (stk. 2 § 8.).

Hvidovre, Vallensbæk og Brøndby kommuner ser positivt på denne mulighed, som vi anser for relevant i forhold til situationen på motorvejene i vores kommuner.

Med dette brev vil vi således gerne anmode om, at hastigheden bliver sat ned til 90 km i timen på de strækninger af Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen, som ligger i vores kommuners geografi. Følgende kort illustrerer forslaget:





Vi vil gerne redegøre for de forhold, som gør at disse motorvejsstrækninger kan betragtes som "særlige tilfælde" jævnfør bekendtgørelsens formulering og hermed give vejmyndigheden mulighed for at gennemføre en sådan hastighedsændring med hjemmel i bekendtgørelsen.

Motorvejenes placering og nærhed til bebyggelse

- Intet sted i Danmark bor så mange mennesker så tæt på meget trafikerede motorveje. Vejdirektoratets støjkortlægning viser, at de tre kommuner sammen med Solrød Kommune ligger i top-4, når det gælder andelen af boliger som er berørt af støj fra statens motorveje. Henholdsvis hver 7. bolig i Danmark og hver 4. bolig i hovedstadsområdet, som er støjbelastet fra motorveje over den vejledende grænseværdi på 58 dB, ligger i en af de tre kommuner. Denne fortætning af boliger langs motorvejene er et helt *særligt* forhold, som ikke genfindes andre steder i Danmark (se bilag 1).
- Modsat langt de fleste af Danmarks andre kommuner er støjen fra motorvejene den dominerende. I alt er 24.000 boliger i de 3 kommuner berørt af støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB, svarende til over 50 % af kommunernes boliger. 60 % af de støjplagede boliger ligger over grænseværdien alene på grund af støj fra motorveje. For størstedelen af de resterende 40 % af de støjplagede boliger i kommunerne er det motorvejen, i kombination med kommunale veje, der udgør støjbelastningen.
- Kommunerne krydses af helt *særlige* motorvejsstrækninger, idet trafikmængden på Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen, i følge Vejdirektoratets egen opgørelse over Danmarks mest trafikerede motorveje, ligger meget højt (se bilag 2).
- Samtidigt opleves der på alle de pågældende motorveje kraftigt stigende trafikmængder (henholdsvis 43 % og 27 % stigninger mellem 2007 og 2017). Et forhold som yderligere vil øge støjniveauet, hvis der ikke bliver gjort en indsats.

Der er ikke udsigt til støjreducerende tiltag på disse strækninger i øvrigt. Vejdirektoratet har ingen konkrete projekter listet i deres støjhandlingsplan for området.

Med den voksende bevidsthed om trafikstøjens skadelige virkninger, for eksempel i den fornyeligt udkomne WHO- rapport, er det ikke underligt, at alle tre kommuner oplever et stigende pres fra borgere, borgergrupper og grundejerforeninger, som klager over støjen, manglende nattesøvn og mulighed for at opholde sig udenfor deres boliger. Kommunerne har et stort ønske om, at de muligheder der eksisterer med bekendtgørelse nr. 1486 udnyttes.



VALLENSBÆK

4 3 2 1 0 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0



BRØNDBY KOMMUNE



HVIDOVRE
KOMMUNE

Andre forhold

- Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner har allerede gjort en stor indsats for at sikre lavere støjgener på egne veje med støjreducerende belægninger, støjværn, vejindsnævringer og lavere hastigheder, men er med denne indsats slet ikke nået i mål med at reducere støjniveauet til et acceptabelt niveau jævnfør vores støjhandlingsplaner og -kortlægninger, idet størstedelen af støjgenerne kommer fra de statslige motorveje. Vi har ikke selv juridiske eller tilstrækkelige økonomiske muligheder for at iværksætte tiltag på de statslige motorveje.
- Støjgenerne fra motorvejene fordyrer og vanskeliggør alle tre kommuners muligheder for byudvikling og ny bebyggelse i et relativt stort område omkring motorvejene. Det er her kommunernes primære uudnyttede grunde er placeret, og det bliver således vanskeligt og i nogle tilfælde umuligt for kommunerne at bidrage til at løfte det behov, der er for at etablere 73.000 nye boliger i hovedstadsområdet allerede inden 2025¹.

Vi håber at have redegjort tilstrækkeligt for, at de pågældende strækninger på Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen på alle måder lever op til at være karakteriseret af at være et *særligt tilfælde*, hvor hastighedsnedsættelse kan vedtages, *alene* af hensyn til at nedbringe støjniveauet. En hastighedsændring vil, uden de store omkostninger, kunne bidrage til at nedbringe støjniveauet i området med omkring 2 - 3 dB og yderligere også have en positiv effekt på trafiksikkerheden.

Kommunerne uddyber gerne anmodningen og de overvejelser som ligger bag. I den videre dialog kunne det endvidere være gavnligt, hvis Vejdirektoratet kunne fremsende en retningslinje for, hvordan kommunerne skal forstå bekendtgørelsens definition af "særlige tilfælde", hvor støjniveauet alene kan berettige en hastighedsnedsættelse.

Med venlig hilsen

Kristine Klæbel, Udviklings- og erhvervschef, Vallensbæk kommune

Casper Toftholm, Teknisk Direktør, Brøndby Kommune

Gert Stephan Nelth, Direktør, Hvidovre Kommune

¹ Copenhagen Economics og Kuben Management (2018). Boligmarkedsanalyse for hovedstaden - boligbehov, udviklingspotentialer og strategier.



VALLENS BÆK



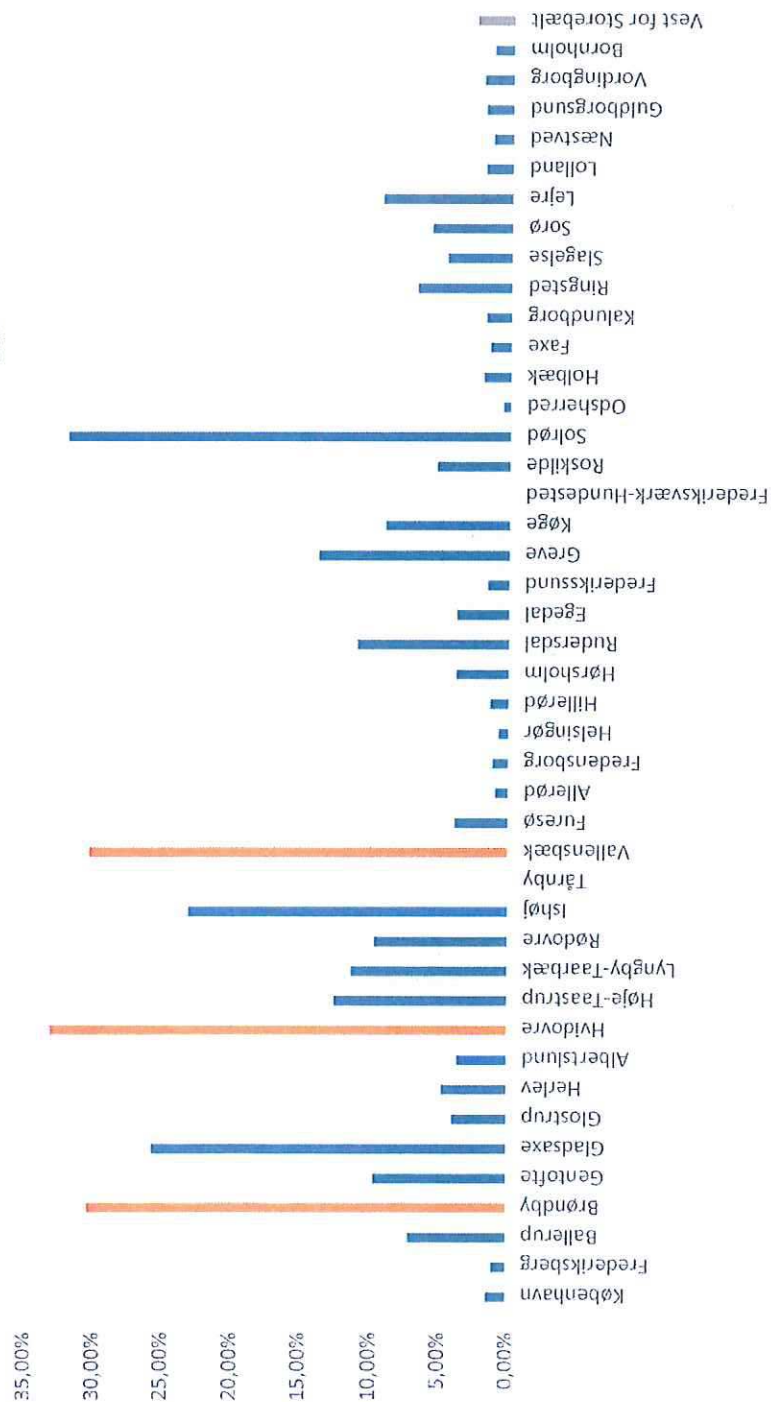
BRØNDBY KOMMUNE



HVIDOVRE
KOMMUNE

BILAG

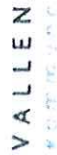
% boliger > 58 dB - støjramte af VD veje (i 1,5 m L_{den})



Bilag 1: Andelen af kommunernes boliger som er støjpåvirkede over 58 dB af trafikstøj fra statens motorveje. Udarbejdet på baggrund af Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018-2023 samt data fra www.dst.dk



V A L L E N S B Æ K



BRØNDBY KOMMUNE



HVIDOVRE
KOMMUNE

Tabel 1.1. De 10 mest trafikerede motorveje (delstrækninger) i Danmark, 2016

Motorvej	Lokalitet	ÅDT ¹⁾	HVD ²⁾
Køge Bugt Motorvejen	Mellem Greve N og Ishøj	127.100	137.900
Motorring 3	Mellem Fredrikssundsvej og Jyllingevej	120.100	136.500
Amagermotorvejen	Mellem Avedøre og Gl. Køge Landevej	111.400	125.900
Holbækmotorvejen	Mellem Brøndby og Brøndbyvester	100.400	113.400
Helsingørmotorvejen	Ved Kildegårdsvej	92.800	107.200
Østjyske Motorvej	Vejlethjortbroen	82.400	87.700
Søndnyske Motorvej	Nord for Kolding	80.000	87.600
Hilleroedmotorvejen	Mellem Klausdalsbrovej og Værebrovej	74.200	85.000
Taulovmotorvejen	Mellem Fredensborg og Fredensborg V	73.400	78.000
Fynske Motorvej	Lillebæltsbroen	73.000	76.900

1) Gennemsnitlig trafik pr. døgn over hele året. 2) Gennemsnitlig trafik på hverdage over hele året.

Dato 22.02.18

Til Vejdirektoratet

Ang. Svar på svar vedr. ansøgning om fastsættelse af lavere hastighedsgrænser for motorveje i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser for motorvejsstrækninger.

Mange tak for jeres hurtige reaktion på vores ansøgning.

Vi er dog noget uforstående overfor argumentationen i jeres afslag og vil derfor gerne bede Vejdirektoratet om at tage ansøgningen op til ny revision. Vi vil hermed gerne stille spørgsmålstejn ved argumentationen i jeres afvisning;

- Først og fremmest, er vi ikke enige i rimeligheden af, at tabt tid på vejene er mere væsentligt end borgeres sundhed. VD argumenterer med at *"tidligere analyser af hastighedsreduktioner på motorveje med henblik på at reducere trafikstøj viser, at de samfundsøkonomiske omkostninger i form af øget rejsetid kan forventes at være væsentligt højere end de gevinster, der ville kunne realiseres på støj og ulykker"*. Denne argumentation finder vi ikke rimelig. Der er dels tale om en gammel analyse, som indeholder beregninger der ikke er afgrænset til de angivne strækninger og dels er disse analyser baserede på forældede beregningsforudsætninger, hvor de nyeste forskningsresultater for den sundhedsmæssige og samfundsøkonomiske effekt af trafikstøj ikke er reflekteret som en omkostning, der medregnes.
- Det nævnes, at *"Vejdirektoratet har med den fortsat stigende trafik fokus på at sikre og forbedre fremkommeligheden ..."*, men Vejdirektoratet har dog samtidigt også et ansvar for at håndtere støjen set i lyset af netop den stigende trafik. Hvis ikke Vejdirektoratet ønsker at benytte hastighedsnedsættelser af hensyn til fremkommeligheden, så bør Vejdirektoratet oplyse, hvad planerne er for de nævnte strækninger, hvor kommunerne har massive støjproblemer og ingen handlemuligheder. Der er netop udkommet en WHO-rapport, som aktualiserer en øget indsats mod trafikstøj. Det synes, at harmonere dårligt med Vejdirektoratets noget ensidige fokusering på fremkommelighed og højere hastigheder?
- Det nævnes at *"en hastighedsbegrænsning på 90 km/h ikke vil blive respekteret i trafiksvage perioder uden et betydeligt kontroltryk i form af fartovervågning"*. Dette argument synes mindre relevant, da alle hastighedsgrænser skal følges op med kontrol. Et kontroltryk er også relevant ved 110 km/t, hvor det særligt i trafiksvage perioder er nødvendigt for at få folk til at overholde hastigheden. Her taler vi om et sammenhængende område, som også støder op til andre områder med 90 km/h. En nedsat hastighed vil naturligvis ikke kunne forhindre lovovertrædere, men vil have en general hastighedsreducerende virkning. Her vil det garanteret få bilister, som allerede overtræder hastigheden i dag, til at sætte farten af hensyn til klip i kørekortet. Desuden findes der i dag teknologi, som kan anvendes til overvågning og skiltning.

Derfor vil vi bede Vejdirektoratet om at oplyse, hvad det indebærer, at indføre et betydeligt kontroltryk i form af fartovervågning – omkostninger, teknologi, mv. og hvorfor det lige i dette område skulle være særligt problematisk i forhold til at kontrollere nuværende fartgrænse på 110 km/t.

- Der argumenteres i brevet for at støjreduktionen primært vil finde sted udenfor myldretiden og ikke være nævneværdig. En ændring i støjniveauet på ca. 2 dB skal dog ikke negligeres, da det reelt vil være en hørbar ændring. En støjreduktion udenfor myldretiden er bestemt relevant, idet den vil komme borgerne til gavn ift. nattesøvn, hvor støj er særlig skadelig, samt hjælpe de borgere, der opholder sig hjemme/i haven eller færdes i områderne langs motorvejene udenfor myldretiden. Hvis hastighedsreduktionen primært har en effekt uden for myldretiden, så vil fremkommeligheden ligeledes ikke blive påvirket mærkbart. En hastighedsnedsættelse må omvendt kunne medvirke til en mere glidende og sikker trafik i perioder op til myldretiden.
- Vi hæfter os ved, at Vejdirektoratet bringer trafiksikkerhed på banen, og skriver, at der ikke er *"konstateret et trafiksikkerhedsmæssigt behov for konsekvent at foreslå en ændring af hastighedsbegrænsningen..."*. Denne vurdering er vi ikke enige i. Vi har flere områder på strækningerne, hvor der er trafiksikkerhedsmæssige udfordringer og kommer gerne med eksempler.

Afslutningsvist vil vi gerne bede Vejdirektoratet oplyse os om, hvordan begrebet "særlige forhold" skal fortolkes og hvorfor strækningen i vores kommuner IKKE er kendetegnet ved at være et særligt tilfælde, der berettiger en hastighedsnedsættelse? Vejdirektoratet bedes i forlængelse heraf oplyse, hvor i landet pågældende bekendtgørelse og intentionerne bag så kan tænkes at være relevant?

med venlig hilsen

Kristine Klæbel, Udviklings- og erhvervschef, Vallensbæk kommune



Casper Toftholm, Teknisk Direktør, Brøndby Kommune



Gert Stephan Nelth, Direktør, Hvidovre Kommune



Kristine Klæbel, Udviklings- og erhvervschef, Vallensbæk Kommune
Casper Toftholm, Teknisk Direktør, Brøndby Kommune
Gert Stephan Nelth, Direktør, Hvidovre Kommune

Dato 21. marts 2019
Sagsbehandler Morten Klintø
Mail mkl@vd.dk
Telefon +45 7244 2942
Dokument 19/01443-7
Side 1/2

Ansøgning om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser på motorveje i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner

Tak for jeres fornyede henvendelse vedrørende Vejdirektoratets svar på ansøgning om fastsættelse af lavere lokale hastighedsbegrænsninger på motorveje i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner.

Indledningsvist vil jeg fremhæve, at én af Vejdirektoratets opgaver som myndighed for det overordnede vejnet er at vurdere, om et potentielt tiltag på vejnettet er balanceret i forhold til de samfundsmæssige gevinster og tab, der kan forventes realiseret.

De senest gennemførte samfundsøkonomiske beregninger af konsekvenser ved hastighedsreduktioner på motorveje er fra 2015. Der regnedes her på konsekvenserne af en ændring af hastigheden fra 110 til 80 km/t i aften- og nattimer på hverdage og hele døgnet i weekender, dvs. uden for myldretiderne. Beregningen dækkede ikke hele det af kommunerne ansøgte vejnet, men alene en del af Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen. Der ses ikke på baggrund af beregningerne fra 2015 at være anledning til at betvivle konklusionen i vores første svar om, at rejsetidstab som følge af en 90 km/t hastighedsbegrænsning på de ansøgte motorvejsstrækninger vil fylde betydeligt mere samfundsøkonomisk end de gevinster, der kan forventes realiseret i forhold til ulykker og miljø, herunder støj. Vejdirektoratet benytter i øvrigt, som ved andre lignende analyser, Transportministeriets transportøkonomiske enhedspriser og metode.

Vejdirektoratet er bekendt med WHO-rapporten med de skærpede anbefalinger på støjområdet. Miljøstyrelsen er ved at kigge nærmere på rapportens konklusioner for at vurdere, om der er behov for at ændre på de danske støjgrænser og anbefalinger for vejtrafikstøj, og vi afventer deres eventuelle konklusioner. Indtil da tager vores analyser udgangspunkt i Miljøstyrelsens gældende vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

Vejdirektoratet søger inden for vores økonomiske rammer og i prioriteret rækkefølge at begrænse støjgener fra vejtrafik ved støjreducerende foranstaltninger som f.eks. støjafskærmning og støj-dæmpende asfalt. Disse løsninger bidrager til støjreduktion samtidig med, at fremkommeligheden kan opretholdes. Et nyligt eksempel herpå er etablering af støjskærm langs Holbækmotorvejen ved Allingvej i Hvidovre Kommune. Vi mener, at det er et godt eksempel på en balanceret løsning.

For så vidt angår støjreducerende tiltag i øvrigt i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk er der i seneste "Støjhandlingsplan for statens veje, 2018-2023, Rapport 593" udpeget en række særligt støjbela- stede områder, der indgår i den fremadrettede prioritering af støjskærmsløsninger. Herudover

fremgår det, at motorvejene gennem Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner er udpegede strækninger, hvor der er eller vil blive anvendt mindre støjende asfaltbelægning, som i gennemsnit giver en støjreduktion på ca. 2 dB i forhold til en normal asfalt.

I forhold til spørgsmålet om kontrolbehov ved en hastighedsnedsættelse, så er det helt korrekt, at en hastighedsbegrænsning er gældende uanset lokalitet og vejtype. Det er dog Vejdirektoratets vurdering, at en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på de 4-8 sporede motorvejsstrækninger ikke vil være selvforklarende for bilisterne - særligt ikke på tidspunkter, hvor der er god plads på vejene. Her vil mange bilister derfor finde det naturligt og sikkert at køre hurtigere end 90 km/t. Der er allerede bilister, der i dag kører hurtigere end 110 km/t på de samme veje, og der vil efter vores vurdering være behov for øget politikontrol for at sikre overholdelse af 90 km/t.

Vejdirektoratets trafikmålinger viser, at 35-50 % af trafikarbejdet på de berørte motorveje afvikles i myldretiderne. Her er gennemsnitshastighederne under 110 km/t. Trafikken uden for myldretiderne afvikles med gennemsnitshastigheder op til ca. 110 km/t, og netop derfor er det uden for myldretiderne, at fremkommeligheden vil blive påvirket negativt, jf. resultaterne fra 2015.

Vejdirektoratet er vidende om, at der lokalt er trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på dele af motorvejene i de tre kommuner. Løsningen er ikke generelt at reducere hastigheden fra 110 til 90 km/t på disse motorveje. Det udelukker dog ikke, at det på f.eks. sorte pletter lokalt kan komme på tale at ændre hastighedsbegrænsningen. Hastighedsbegrænsninger < 110 km/t anvendes lokalt allerede flere steder på det samlede motorvejsnet, både på selve motorvejen og på ramper. Vejdirektoratet overvejer løbende behovet herfor på lige fod med andre vejtekniske løsninger.

En ændring af hastighedsbegrænsningen bør altid bero på en konkret lokal vurdering og vil i alle tilfælde kræve politiets samtykke. På de tre berørte motorveje i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner er det Vejdirektoratets vurdering, at der bør ses på andre tiltag end nedsættelse af hastighedsbegrænsningen.

Afslutningsvis vil jeg nævne – I er sikkert allerede opmærksomme herpå – at der med "Aftale om et sammenhængende Danmark, investeringsplan 2030" af 12. marts 2019 er afsat en pulje på i alt 1.630 mio. kr. til støjbekæmpelse. I aftalen nævnes en række konkrete prioriterede projekter, herunder projekter i Vallensbæk, Hvidovre og Brøndbyøster.

Venlig hilsen

Maria Lønsmand Meiner
Afdelingsleder

Dato 22.05.19

Til Vejdirektoratet

Ang. Svar på Vejdirektoratets svar af 21. marts på henvendelse af 22. februar vedr. ansøgning om fastsættelse af lavere hastighedsgrænser for motorveje i Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner.

Mange tak for jeres svar af 21. marts 2019.

Vi anerkender, at det er Vejdirektoratets opgave at vurdere, om foreslåede tiltag er balanceret i forhold til de samfundsmæssige gevinster og tab, der kan realiseres. Men vi stiller os fortsat uforstående overfor resultatet af Vejdirektoratets vurdering ift. ansøgningen og finder ikke argumenterne i forhold til at balancere gevinster og tab retvisende. Vejdirektoratet henviser til, at der i 2015 blev foretaget en samfundsøkonomisk beregning for hastighedsreduktioner på motorveje for en del af Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen, hvilket vi er bekendt med. Beregningen viste, som beskrevet, at rejsetidstabet fylder mere samfundsøkonomisk end de sundheds- og miljømæssige gevinster ved nedsættelse af hastigheden. Beregningen er gennemført på basis af ministeriets TERESA model, som baserer sig på en række beregningsforudsætninger, som vi mener er forældede, ubalancerede og ikke kan anvendes i forhold til at vurdere relevansen af hastighed som støjreducerende tiltag:

- Beregningen medtager således ikke den nyeste viden om de eksterne miljø- og sundhedsomkostninger ved støjforurening. Blandt vejstøjens konsekvenser er det kun dele af geneeffekter ved boliger og visse helbredseffekter, der er blevet værdisat i modellen. Det betyder, at omkostningerne er undervurderede for tabt sundhed, tab af rekreative værdier, forringet boligværdi, nedsat kvalitet af bymiljøer, mv.
- Samtidigt er omkostningen ved tabt rejsetid ifølge vores overbevisning overvurderet og kan i dette tilfælde ikke vurderes at være mere væsentligt end borgernes sundhed. Vejdirektoratet refererer til trafikmålinger, der viser, at 35-50% af trafikken afvikles i myldretiden med gennemsnitshastigheder under 110 km/t. Her vil det i så fald ikke have den store samfundsøkonomiske konsekvens at sænke hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t. De resterende 50-65% af trafikken afvikles udenfor myldretiden og her vil fremkommeligheden for bilisterne iflg. Vejdirektoratet blive påvirket negativt. Men vi vil gerne fremhæve, at det kun vil tage 1 minut og 20 sekunder længere at køre igennem den ansøgte strækning (på 11 km), hvis hastigheden sænkes fra 110 km/t til 90 km/t. For langt de fleste vil tidstabet finde sted i deres fritid og har således ikke effekt i form af tabt arbejdssevne. Det er muligt, at det i et regneark bliver til en stor omkostning, men for den enkelte billist er det stadig kun 1 minut og 20 sekunder. Det er til gengæld meget svært for os at forklare vores borgere, der bor og lever langs motorvejene, at 1 minut og 20 sekunders øget rejsetid opvejer den forbedring i livskvalitet og sundhed, de vil opleve ved en hastighedsændring.
- Forudsætningerne i den nuværende TERESA model er således konstrueret sådan, at det aldrig vil kunne betale sig at gennemføre hastighedsnedsættelser på vores motorveje, og derved har vi en bekendtgørelse, som reelt aldrig vil kunne tages i brug. Modellen er efter vores mening slet ikke egnet til at regne på støjbekæmpelse, men er i stedet designet til at kunne vælge mellem forskellige vejføringer eller infrastrukturbeslutninger.

Men det kan være vanskeligt at diskutere brugen af samfundsøkonomiske beregningsmodeller, da de både er meget komplekse og baserer sig på subjektivt/politiske vægtede forudsætninger, som for lægmand er umulige at vurdere rimeligheden af, og som vi slet ikke har muligheden for at tjekke. **Med udgangspunkt i ovenstående kritikpunkter vil vi derfor gerne bede om en mere detaljeret redegørelse for, hvordan den samfundsøkonomiske beregning er faldet så positivt ud til fordel for uændret hastighed.**

Udover vores kritiske holdning til de samfundsøkonomiske beregninger af vores forslag, har vi også følgende bemærkninger til jeres svar af 21. marts:

- Vi hæfter os ved, at Vejdirektoratet tilsyneladende ikke har ønsket at oplyse os om, hvordan begrebet "særlige forhold" i §8, stk.2, i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, skal fortolkes. Eller om hvor i landet bestemmelsen og intentionerne bag kan tænkes at være relevante. Vi antager, at det skøn, bestemmelsen forudsætter, fra tid til anden falder ud til, at hastighedsgrænsen rent faktisk kan sættes ned. Ellers er bestemmelsen indholdsløs, og man kan få den opfattelse, at der er tale om "skøn under regel", hvilket næppe har været lovgivers intention.

Med Vejdirektoratets manglende præcisering ift. bekendtgørelsen er sagen jo, at det for os er svært at forestille os en situation, hvor der i højere grad er grund til at lade det i bekendtgørelsen fastsatte skøn falde ud til fordel for en nedsættelse af hastighedsgrænsen. **Kan Vejdirektoratet oplyse os om i hvilken sammenhæng bekendtgørelsen "særlige forhold" i §8, stk.2 kan tages i brug?**

- Vejdirektoratets svar må forstås som en general afvisning af at benytte hastighedsnedsættelser i den overordnede strategi for bekæmpelse af motorvejsstøj, hvilket er problematisk. Hastighedsnedsættelse udgør sammen med det rigtige valg af dæk og støjreducerende asfalt, de absolut mest omkostningseffektive virkemidler mod trafikstøj. For alle virkemidler gælder det at støjeffekten pr. investeret krone overstiger alle andre virkemidler mere end 100 gange¹.
- Endvidere vurderer I, at en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på motorvejsstrækningerne ikke vil være selvforklarende for bilisterne, der vil køre hurtigere, hvad nogle bilister allerede gør ved 110 km/t. At bilisterne ikke overholder gældende hastigheder, fordi det ikke er selvforklarende, accepterer vi simpelthen ikke som argument for ikke at sænke hastigheden. Et stort flertal af bilisterne overholder den angivne hastighed eller tilpasser hastigheden ift. risikoen for at få klip i kørekortet. Det vil derfor alt andet lige have en effekt at sænke hastigheden. Vi har svært ved at forstå, at en ændring af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t skal resultere i væsentligt mere trafikkontrol end i dag, særligt på den lange bane. Og som nævnt i vores forrige brev findes der i dag teknologi, som kan anvendes til overvågning og skiltning.

¹ Se eksempelvis EPA Network (2017) "Decision and cost/benefit methods for noise abatement measures in Europe" og COWI (2018) VIRKEMIDDELKATALOG FOR STØJ I REGION HOVEDSTADEN.



VALLENSBÆK
kommune



BRØNDBY KOMMUNE



- Vi anerkender, at Vejdirektoratet har en ramme at arbejde indenfor og er glade for de midler, regeringen har foreslået prioriteret med "Aftale om et sammenhængende Danmark – investeringsplan 2030". Vi er imidlertid af den opfattelse, at ét tiltag ikke udelukker et andet. I Vallensbæk Kommune har Rambøll netop fremlagt beregninger på effekten af både en støjskærm langs motorvejen, men også af en hastighedsnedsættelse fra 110 km/t til 90 km/t (begge vedlagt). Hvor støjskærmen har en stor effekt for de mennesker, der bor tæt på den, så kommer en hastighedsnedsættelse langt flere borgere til gavn, idet også borgere lidt længere væk fra motorvejen vil opleve en forbedring. Vi ser det derfor som naturligt, at der arbejdes på flere fronter med henblik på at opnå den størst mulige effekt ift. håndteringen af udfordringerne med trafikstøj langs Statens veje.
- **Kan Vejdirektoratet oplyse noget om processen og tidsplanen ift. de konkrete projekter, som der er sat penge af til i 2021-2030? Hvornår påtænkes dialogen med kommunerne om projekterne at gå i gang? Og hvordan og efter hvilke kriterier prioriteres tilbageværende ressourcer i støjpuljen i forlængelse af de fem projekter?**

med venlig hilsen

Kristine Klæbel, Udviklings- og erhvervschef, Vallensbæk kommune

Casper Toftholm, Teknisk Direktør, Brøndby Kommune

Gert Stephan Nelth, Direktør, Hvidovre Kommune

