

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 9. juli 2008  
Dok.id 698658  
J. nr. 453-1

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. juli 2008 stillet mig følgende spørgsmål 860 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 860:**

"Ministeren bedes kommentere vedlagte debatindlæg fra Politiken den 1. juli 2008 "Klimaselvmål ved højere fart" og herunder besvare de fire spørgsmål, der stilles i indlægget"

**Svar:**

**Spm 1:** Kan trafikministeren bekræfte, at disse beregninger stort set er rigtige, idet der selvfølgelig kan være forudsætninger, som er ændret siden 2001?

**Ad 1:** Oplysningerne om CO<sub>2</sub> udslippet ved 110 km/t og 130 km/t kan stort set bekræftes for personbiler. Der er dog sket en teknologisk udvikling, der gør, at merudslippet ved 130 km/t bliver knapt så stort som anført i svaret fra 2001.

De beregnede CO<sub>2</sub>-emissioner på 750.000 tons er dog ikke korrekte. Dels er 130 km/t allerede tilladt på ca. halvdelen af motorvejsnettet, dels er de faktuelle gennemsnitshastigheder i øjeblikket omkring 117,5 km/t på 110 km/t nettet og omkring 122,5 km/t på 130 km/t nettet, hvilket i realiteten gør forskellen i CO<sub>2</sub>-udledning noget mindre.

**Spm 2:** Vil ministeren beregne, hvor meget CO<sub>2</sub>-bidraget årligt er steget som følge af de til nu gennemførte 130 km/t strækninger, og hvor meget de planlagte udvidelser heraf vil medføre i øget CO<sub>2</sub>?

**Ad 2:** Umiddelbart efter indførelsen af 130 km/t-hastighedsbegrænsningen faldt den gennemsnitlige hastighed på det samlede motorvejsnet. CO<sub>2</sub>-emissionen blev derfor samlet set ikke forøget.

Hastigheden på motorvejene er imidlertid øget gennem 2007 og i år og er nu ca. 117,5 km/t på 110 km/t nettet og ca. 122,5 km/t på 130 km/t-nettet. CO<sub>2</sub>-emissionen er ca. fire pct. større for personbiler og ni pct. større for varebiler ved 122,5 km/t end ved 117,5 km/t. Dette giver en forøget CO<sub>2</sub>-emission på ca. 59.000 tons, svarende til ca. 0,45 pct. af transportsektorens samlede udledning.



**Spm 3:** På hvilken måde passer politikken med højere hastighed ind i regeringens klimapolitik?

Side 2/2

**Ad 3:** Transportpolitikken har altid skullet afbalancere hensyn til mobilitet med en række andre samfundsmæssige forhold. Det gælder bl.a. hensynet til at beskytte borgerne mod trafikens luftforurening, støj og ulykker, mål om regional balance, hensynet til klimaet, hensynet til en balanceret finanspolitik og hensynet til, at der er et transporttilbud til alle grupper i samfundet mv.

I det grundlag for en CO<sub>2</sub>-strategi, der nu udarbejdes vil ligeledes skulle sikres en fornuftig balance mellem disse meget forskelligartede forhold.

**Spm 4:** Har regeringen i sin klimaplan taget højde for øgede CO<sub>2</sub> via højere hastighed?

**Ad 4:** I grundlaget for CO<sub>2</sub>-strategien har regeringen lagt op til, at der skal udarbejdes et katalog over de virkemidler, der kan anvendes i indsatsen for at begrænse transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning. I den sammenhæng vurderes også de samfundsmæssige konsekvenser af hastighederne på vejnettet.

Med venlig hilsen

Carina Christensen