



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 18. februar 2009
Dok.id
J. nr. 432-18
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 21. januar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 348 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 348:

"Ministeren bedes kommentere notat fra CONCITO om klimakonsekvenser af en ny Frederikssundsmotorvej, jf. TRU alm. del – bilag 230 og herunder oplyse, om ministeren på baggrund af dette notat vil udarbejde en revideret beregning af de CO₂ mæssige konsekvenser ved etableringen af Frederikssundmotorvejen"

Svar:

Notatet fra CONCITO baserer sig på en lang række misforståelser og faktuelle fejl. I notatet fra CONCITO står bl.a., at vi i Danmark ikke har en egentlig trafikmodel, der beregner de samlede ændringer i emissioner på netværksniveau under hensyntagen til strategiske effekter. Det er forkert.

CO₂-beregningerne i VVM-redegørelsen er baseret på trafikmodelberegninger, som medtager trafikspring, transportmiddelvalg, ændret rutevalg, omvejskørsel, ændrede hastigheder, fremtidig byudvikling, prognose for trafikvækst m.v.

Trafikmodelberegningerne medtager desuden hele det berørte vejnet, dvs. også vejstrækningerne udover selve den ny motorvej og den aflastede Frederikssundsvej.

Desuden tager beregningerne højde for, hvor meget forurening de forskellige køretøjstyper udsender (emissionsfaktorer). De anvendte emissionsfaktorer følger principperne i COPERT III, som er EU's officielle model for emissioner fra vejtrafikken.

Faktorerne er angivet for de forskellige typer af køretøjer afhængig af hastigheden, og der skelnes mellem køretøjstyper, brændstoftyper, motorstørrelse og emissionsnorm. De samlede emissioner beregnes på baggrund af trafikberegningerne for de forskellige køretøjstyper samt den danske vognparks sammensætning og alder.



Endvidere er beregningerne gennemført på baggrund af de beregnede gennemsnitshastigheder på de enkelte delstrækninger. Der er således ikke taget højde for de positive CO₂-effekter, som følger af, at de massive kødannelser med "stop and go" i myldretiderne forsvinder ved etablering af en ny motorvej.

Beregningerne medtager altså de faktorer, som fremhæves i notatet fra CONCITO med undtagelse af CO₂-udslippet i forbindelse med at anlægge motorvejen. Imidlertid vil dette CO₂-udslip, som det også fremgår af CONCITO's notat, være af mindre betydning i forhold til det samlede udslip.

Der er på den baggrund ingen aktuelle planer om at udarbejde reviderede beregninger af de CO₂-mæssige konsekvenser af en Frederikssundmotorvej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed