



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 4. september 2017
J. nr. 2017-4631

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 16. august 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (Å).

Spørgsmål nr. 664:

Hvad forventes hærvejsmotorvejen og udvidelsen af Hillerødmotorvejen at betyde for trafikmængde og drivhusgasudledninger, opdelt på udledninger fra den nye motorvejsstrækning og for det øvrige vejnet, opgjort dels med nuværende trafik og dels med forventet trafikspring? Der bedes både medtaget effekter af den højere hastighed og af den øgede trafikmængde.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

"I forbindelse med den strategiske analyse af en Midtjysk motorvej har Vejdirektoratet senest i 2016 benyttet landstrafikmodellen til at vurdere vejens betydning for trafikken. Landstrafikmodellens beregninger tager både højde for ændrede ruter, ændrede destinationsvalg, overflytning fra andre transportformer pga. den højere rejsehastighed for vejtrafikken og helt nye ture, der gennemføres pga. de forbedrede rejsemuligheder (kombinationen af de to sidste betegnes ofte som 'trafikspring').

Den anvendte modelversion 1.1 er dog en såkaldt døgnmodel, der er forsimplet, når det kommer til trafikens fordeling over døgnet og betydningen af trængsel og vejkapacitet for trafikudviklingen. Til den igangværende VVM-undersøgelse af en midtjysk motorvej forventes anvendt en opdateret model, hvorfor nye resultater forventes medio 2019.

I den strategiske analyse fra 2016 er ligeledes beregningsteknisk antaget et åbningsår i 2030 for anlæg af den fulde midtjyske motorvej. Hvis det i fremtiden måtte blive besluttet at anlægge en midtjysk motorvej, så vurderes det umiddelbart mest sandsynligt, at den vil blive anlagt i flere deleter og over en længere årrække.

Der knytter sig således en række beregningstekniske usikkerheder til antagelserne om CO₂-udledningen fra en evt. fremtidig midtjysk motorvej.



Trafikprognoserne fra den strategiske analyse kan danne grundlag for en overordnet vurdering af den midtjyske motorvejs betydning for bl.a. CO₂ udledningen. Ved beregningerne er der taget højde for vejtype og hastighed, og dermed den forventede forøgede hastighed for trafik, der kommer til at benytte den midtjyske motorvej i stedet for veje med lavere hastigheder.

Ved en fuld udbygning af midtjysk motorvej skønnes vejtransportens CO₂ udledning at blive forøget med 110.000 - 160.000 tons årligt. Dette svarer til 0,9 - 1,3 % af den samlede årlige CO₂ udledning fra transportsektoren i Danmark.

Størrelsen på CO₂ udledningen hænger især sammen med, at prognoserne har peget mod et stort forventet trafikspring ved anlæg af en midtjysk motorvej. I skønnet for CO₂ udledningen er der ikke taget højde for ændringer mod mere energieffektive biler eller flere elbiler, der vil kunne medvirke til at reducere udledningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at udviklingen mod mere energieffektive biler og flere elbiler vil kunne bidrage til at reducere udledningerne.

For Hillerødmotorvejens forlængelse er der ikke på nuværende tidspunkt gennemført trafikberegninger og dermed heller ikke beregninger af betydningen for CO₂ udledningen. Det vil ske i forbindelse med den igangværende VVM-undersøgelse. Resultater herfra forventes medio 2018.”

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen