

gen fremlagde i 1996 en handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Handlingsplanen angiver en række indsatsområder, indenfor hvilke der vil blive iværksat forskellige initiativer. Et af de centrale elementer i planen er at gøre bilerne mere energieffektive og parallelt hermed sørge for, at omkostninger pr. kørt kilometer følger med i form af højere brændstofpriser, således at det ikke bliver billigere at køre bil. I handlingsplanen indgår ligeledes en styrkelse af den kollektive trafik.

Sammenfattende mener jeg, at Avedøreværk 2 er et nødvendigt – blandt flere – virkemiddel til at opfylde CO₂-målet.

Spm. nr. S 1136

Til miljø- og energiministeren (20/1 98) af:

Bent Hindrup Andersen (EL):

»Vil ministeren oplyse, om ministeren med sin overtagelse af Hvidovre Kommunes kompetence til at udarbejde lokalplan og kommuneplan-tillæg vedrørende opførelse af Avedøreværk 2 agter at påtvinge ikke alene Hvidovre Kommune, men også det øvrige land, voldsomme lastbiltransporter med halm mellem Hvidovre Kommune og landbrugsarealer?«

Svar (30/1 98)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Etableringen af Avedøreværk 2 indebærer blandt andet opførelse af en biomassekedel. Det må antages, at biomassetransporterne til Avedøreværket skal ske med lastbil, men der er ikke i dag taget stilling til, fra hvilke marker biomassen skal hentes. De trafikale konsekvenser af Avedøreværk 2 er vurderet i Københavns Amts VVM-redegørelse fra januar 1996. Heri hedder det blandt andet:

»I driftsfasen vil trafikken stige med godt 150 biler/døgn, alle tunge køretøjer. Det svarer til en stigning på under 0,3% af trafikken på motorvejsnettet og en stigning på 0,5-0,8% på Avedøre Havnevej, Industriholmen og Stamholmen. Langt den største del af den tunge trafik vil benytte motorvejsnettet til værket og derfor kun medføre ubetydelige trafikale gener. Til sammenligning kan det nævnes, at den generel-

le trafikvækst forventes at være på mindst 10% i perioden fra 1993 til år 2000.«

Af de 150 biler/døgn er ca. 100 biler/døgn biomassetransporter. Efter omdefinering af Avedøre 2 projektet fra kul til naturgas vil trafikbelastningen i øvrigt reduceres i forhold til de 150 biler/døgn.

Transport af biomasse medfører et energiforbrug i form af diesel. Ved transport af biomasse f.eks. 100 km vil dieselforbruget udgøre af størrelsesordenen 2% af biomassens energiindhold.

Jeg mener på denne baggrund ikke, man i forbindelse med Avedøreværket med rimelighed kan tale om »voldsomme lastbiltransporter«, hverken med hensyn til trafikbelastning eller med hensyn til energiforbrug.

Ad spm. nr. S 878

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Margrethe Auken stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1997-98, forhandlingerne side 2944, lød således:

Til justitsministeren (19/12 97) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren kommentere oplysningerne i et åbent brev fra NOAH, hvorefter Københavns Politis beslutning om at modsætte sig en forsøgsvis lukning af Vester Voldgade er truffet på en forvansket fortolkning af fejlbehæftede tal?«

Supplerende svar (28/1 98)

Justitsministeren (Frank Jensen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet følgende udtalelse fra Politidirektøren i København, hvortil der henvises:

»Københavns Politis beslutning om at modsætte sig en forsøgsvis lukning af Vester Voldgade bygger alene på en overordnet trafikikkerheds- og trafikafviklingsmæssig vurdering.

Den trafikafviklingsmæssige vurdering er i øvrigt meget lig den vurdering, der anlægges i Stadsarkitektens-/Stadsingeniørens Direktorats hæfte »Vester Voldgade – Idéoplæg til omlægning af Vester Voldgade på strækningen mellem Vestergade og Farvergade«.