



Transportministerens ambitioner i forhold til transportens CO₂ udslip

Tak for interessen for min håndtering af CO₂-spørgsmålet i forhold til transportområdet.

Som bekendt blev emnet drøftet ved forespørgselsdebatten tirsdag den 22. januar 2008.

Jeg synes, vi allerede ved den lejlighed fik de forskellige synspunkter vendt omkring spørgsmålet. Og jeg synes vi fik en rigtig god vedtagelse.

Regeringen har modtaget Infrastrukturkommissionens betænkning.



Vi har på baggrund heraf igangsat arbejdet med:

- En ny investeringsplan for transportinfrastrukturen
- En CO₂-strategi for transportsektoren.

Der vil blive tale om en ambitiøs CO₂-strategi med virkemidler, der kan realisere et fald i transportsektorens CO₂-udledninger.

CO₂-strategien og investeringsplanen offentliggøres i slutningen af 2008.

Jeg vil også gerne gentage, at regeringens pejlemærke om at reducere trafikken CO₂-udledninger med 25 pct.



i 2030 i forhold til 1988-niveauet fortsat er gyldigt.

Opfyldelsen vil dog være afhængig af indgåelsen af ambitiøse europæiske og globale klima- og energiaftaler, der kan sætte gang i en accelereret teknologisk udvikling og kommercialisering af nye alternative brændsler og drivmidler.

Vi kan ikke gøre det selv, uanset at vi med udformningen af en egentlig CO₂-politik på transportområdet nu er på vej til at tage et meget vigtigt nationalt skridt.

Siden fastsættelsen af pejlemærket, har EU's regeringsledere truffet en række beslutninger med betydning for Danmarks bidrag til at reducere de



globale, menneskeskabte
klimaforandringer.

Det ser ud til, at transportsektoren vil
blive omfattet, og at tidshorisonten for
de aftalte reduktionskrav vil blive 2020.

Dermed vil udgangspunktet være, at
regeringens CO₂-strategi for
transportsektoren, vil fokusere på at leve
op til de internationale aftaler, Danmark
vil indgå i den kommende tid.

I en kommende CO₂-politik for
transportsektoren vil vi under alle
omstændigheder stå overfor en
udfordring, hvor vi skal være meget
grundige, når vi kommer med forslag til
strategier og konkrete løsninger.



Som jeg ser det, kommer det til at handle om at finde løsninger, hvor de konkrete tiltag indenfor transportsektoren leverer et bidrag til at begrænse de menneskeskabte klimaforandringer, men hvor disse tiltag påvirker borgernes velfærd og samfundets vækstmuligheder mindst muligt.

Vi ved, at der er en meget klar tendens til, at transport af personer og gods forøges i takt med, at der sker forbedringer i vores velstand.

Det er en sammenhæng, som går begge veje. Transport skaber velstand, og velstand skaber transport. Det skal vi huske på, når vi vurderer konsekvenserne af forskellige



muligheder for at reducere transportsektorens CO₂-udledning.

Infrastrukturkommissionen er opmærksom på denne problematik.

Infrastrukturkommission har blandt andet anbefalet, at indsatsen for at begrænse transportens miljø- og klimapåvirkning skal intensiveres.

Fordi – og jeg citerer – ”der er behov for at sikre en afkobling mellem trafikudviklingen og CO₂-udslippet. Det kræver et langt sejt træk i de kommende år. En vigtig del af indsatsen er at sikre, at en så stor del af trafikvæksten som muligt sker i den kollektive trafik”. Det er regeringen enig med kommissionen i.



Man kan ret let sammenligne det faktiske energiforbrug i togtrafikken og med energiforbruget i biltrafikken.

Med det aktuelle energiforbrug til persontransport på henholdsvis bane og vej, medfører en rejst kilometer på banen alene mellem en tredjedel og halvdelen af den CO₂-udledning en kilometer på vejen giver.

Omregnet svarer det til at togpassagererne i 2006 kunne køre 50 km pr liter benzin og S-togspassagererne 75 km.

En moderne bil kører til sammenligning i gennemsnitlig 15,7 km pr liter benzin, hvilket med et gennemsnitlig antal personer pr bil på 1,6 svarer til 25 km pr liter.



Blandt andet derfor vil vi kigge nærmere på nogle af de mange interessante forslag med positive effekter for CO₂ udledningen, som man kan finde i kommissionens betænkning og sammenfatningsrapport, herunder have særlig fokus på den kollektive trafik.

Stigende energi
forbrug til
transport.

Vi må som politikere erkende, at den samlede indsats kommer til at bestå af summen af en række virkemidler.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at runde et par af de instrumenter ud over den kollektive trafik, som jeg forventer vil få størst betydning for de fremtidige transporters CO₂-udledning.

1

For det første, drejer det sig om indsatser, der begrænser væksten i transportefterspørgslen, således at der



sker en afkobling mellem udviklingen i den økonomiske vækst og udviklingen i transportens miljøbelastning. Det indebærer, at der fortsat kan ske en vækst i økonomien, uden at der sker en tilsvarende stigning i transportefterspørgslen.

Den fysiske planlægning er helt central her. Eksempelvis skal vi holde fast i stationsnærhedsprincippet. Det drejer sig om fortsat at sørge for, at arbejdspladser placeres, så de ligger tæt ved kollektiv trafik.

2

For det andet er det indsatser, der effektiviserer transportsystemet, således at der udføres mere transport pr. kørt kilometer. Herved sker der en afkobling



mellem mængden af udført trafik og gennemført transport.

Det drejer sig eksempelvis om at indføre modulvogn tog, hvor der kan være mere gods på den samme lastbil.

3

For det tredje er det indsats, der effektiviserer energiforbruget i transportsektoren, således at energiforbruget pr. kørt kilometer reduceres. Herved sker der en afkobling mellem mængden af trafik og energiforbruget.

Det drejer sig om, at biler, tog, busser og lastbiler kører længere per liter brændstof. Det er et område, hvor et nyt EU-direktiv kan få stor betydning, hvad angår personbiler. Det handler dog også



om, hvordan man rent faktisk kører i trafikken.

4

For det fjerde er det virkemidler, der effektiviserer energiforbrugets CO₂-udslip, således at der sker en afkobling mellem CO₂-udslippet og den forbrugte energi i transportsektoren.



Katalog med
virkemidler

Regeringens CO₂-strategi vil omfatte et katalog over mulige indsatser og virkemidler, der kan bidrage til, at transportsektoren kan levere sit til at opfylde Danmarks internationale klimaforpligtelser. Vi ser frem til en konstruktiv politisk proces i forbindelse med det videre arbejde.