



Transportministeriet

MINISTEREN

Dato 28. januar 2008  
J. nr. 004-U18-280

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 4. december 2007 stillet mig følgende spørgsmål 57 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 57:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 4. december 2007 fra Letbaner.dk vedr. kollektiv trafikmiljø, jf. TRU alm. del - bilag 26."

**Svar:**

Letbaner.dk, som er en interessegruppe, der – som navnet siger - interesserer sig meget for letbaner, tilkendegiver med deres henvendelse, at eldrevne tog og letbaner efter deres mening er det rigtige valg/løsning i transportsektoren, hvis transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal begrænses.

Togtrafik bruger ikke mere end mellem 1/3 og 1/2 af det tilsvarende energiforbrug ved almindelig personbilkørsel. En moderne bil kører gennemsnitlig 15,7 km pr liter benzin, hvilket med et gennemsnitlig antal personer pr bil på 1,6 svarer til 25 km pr liter.

Når man omregner energiindholdet i den diesellole og elektricitet, som bruges i togtrafikken, til energiindholdet i benzin, svarer det til, at togpassagererne i 2006 kunne køre 50 km pr liter benzin og S-togspassagererne 75 km.

For både biler og tog gælder, at den mest betydende faktor i sammenligningerne er udnyttelsesgraden. Det er selvsagt mindre energioekonomisk at køre med et tog med en lav belægning end et tog med en høj belægning.

Mht. elektrificering har jeg igangsat en undersøgelse af jernbanens energioekonomi. Jeg synes bestemt, at det er interessant at vide, i hvilket omfang yderligere elektrificering af jernbanen kan bidrage til, at transportsektoren udleder mindre CO<sub>2</sub>, samt hvornår det i givet fald vil være hensigtsmæssigt under hensyn til investeringer i yderligere tog efter de igangværende anskaffelser af IC4.

Desuden er der også andre faktorer end de miljømæssige, der spiller ind, når man skal vælge, hvilke type kollektiv transport man ønsker at tilbyde på forskellige ruter/linjer i landet.



Eldrift stiller større krav til infrastrukturen end dieseldrift. Dieseltog kan køre alle steder, hvor der er skinner, men eltog kun hvor der samtidig er ledninger. Tilsvarende gælder, at busser kan køre alle steder, hvor der er veje, men letbaner kun der hvor der er skinner og ledninger.

Hvis man måtte ønske at udvide det elektriske toget, vil det skulle afpasses efter et tidspunkt, hvor man alligevel står overfor en større udskiftning af dieseltog, så man uden økonomiske tab kan skifte disse ud med nye eltog. Der pågår netop i disse år en større leverance af nye dieseltog af typen IC4 til DSB, og derfor vil det vare nogle år, før der i givet fald skulle træffes beslutning herom.

For bytrafik vil bl.a. pladsforhold i gaderummene, barriereeffekt og de store omkostninger i forhold til de opnåelige effekter på transporttilbuddet spille ind.

Den i brevet nævnte kollektive trafikplan for København, som Letbaner.dk tidligere har sendt til Trafikudvalget, har min forgænger Flemming Hansen kommenteret. Der henvises til svar på TRU 113 af 17. januar 2007 og svar på TRU 130 af 20. februar 2007.

Med venlig hilsen

Carina Christensen