



MINISTEREN

Dato 27/6-08
Dok.id 689566
J. nr. 004-u18-561

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 10. juni 2008 stillet mig følgende spørgsmål 817 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 817:

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser de seneste prognoser for den globale olieforsyning med særligt henblik på forsyningen til OECD-landene, herunder Danmark, har for planlægningen af transportinfrastruktur. Der henvises til, at Det International Energiagentur (IEA) år for år i de senere år væsentligt har måttet revidere det foregående års prognoser for olieproduktion, olieforbrug og råoliepris, fordi udviklingen gik anderledes end prognosticeret.”

Svar:

Infrastrukturkommissionen gav i januar 2008 sine anbefalinger vedrørende de centrale udfordringer og udviklingsmuligheder for infrastrukturen og de statslige trafikinvesteringer frem til 2030. Disse anbefalinger indgår nu i arbejdet med en statslig investeringsplan for transportområdet samt udarbejdelsen af et grundlag for en CO₂-strategi på transportområdet. Forslag til investeringsplanen og grundlag for en CO₂-strategi forventes fremlagt i løbet af efteråret 2008.

Et element i Infrastrukturkommissionens analyser er fremskrivninger af vejtrafikken til 2030. Prisen på råolie indgår heri som en af de faktorer, der forventes at påvirke væksten i trafikken. Til brug for Infrastrukturkommissionens fremskrivninger blev benyttet den prognose for prisen på råolie, som IEA offentliggjorde i januar 2007.

På baggrund af bl.a. de erfaringsmæssigt ret store udsving i prisen på råolie indgår der som en del af grundlaget for Infrastrukturkommissionens arbejde en følsomhedsanalyse knyttet til fremskrivningen af vejtrafikken. I følsomhedsanalysen vurderes bl.a. betydningen af ændrede forudsætninger om driftsomkostningerne ved bilkørsel. Brændstofprisen indgår sammen med andre af biljernes udgifter som en del af driftsomkostningerne.

Driftsomkostningerne ved bilkørsel påvirker både bestanden og brugen af køretøjer, og påvirker dermed den samlede fremskrivning af vejtrafikken. Følsomhedsanalysen viste at en 10 pct. stigning i driftsomkostningerne betyder, at vækstforventningen til trafikken på statsvejnettet er 60 pct. frem til 2030, mens et fald i driftsomkostningerne giver en stigning på 84 pct. i forhold til ud-



gangspunktet i 2005. Sådanne beregninger er i sagens natur behæftet med usikkerhed.

Side 2/2

IEA's seneste prognose fra november 2007 viser i følge DTU Transport en 12 pct. stigning i 2030 råolieprisen i sammenligning med prognosen fra januar 2007. Ændringer i råolieprisen slår imidlertid ikke fuldt ud igennem på bilsternes driftsomkostninger. På grund af de faste afgifter på brændstof i Danmark vil ændringen i prisen på brændstof ved benzinstationen ifølge DTU Transport kun blive en stigning på 1,5 pct.

Ændringer i driftsomkostningerne ved bilkørsel påvirker også familiernes beslutning om at eje bil. DTU Transport har opgjort, at prisstigningen i IEA prognosen fra november 2007 betyder, at den forventede stigning i antallet af personbiler frem mod 2030 ændres fra en stigning på 26 pct. til en lidt lavere stigning på 25 pct.

Det er min vurdering, at justeringerne i IEA's prognose for prisen på råolie ikke ændrer på, at Infrastrukturkommissionens anbefalinger er draget på et solidt grundlag, der er forholdsvist robust overfor ændrede forudsætninger om prisen på råolie mv. Eventuelle fremtidige mere markante ændringer i prognoserne for prisen på råolie kan naturligvis betyde, at der bliver behov for at genoverveje, hvilken betydning dette bør få i forhold til den langsigtede planlægning af transportinfrastrukturen i Danmark.

Med venlig hilsen

Carina Christensen