



# FREMTIDENS MOBILITET OG TRANSPORT

DI **DEBAT**

– *Vision 2050  
er vejen til vækst*

# VEJE TIL VÆKST

Danmark skal tilbage på vækstsåret. Der skal skabes fornyet vækst i den private sektor. Dansk erhvervslivs konkurrenceevne skal styrkes. Det fordrer en række reformer og initiativer. Et led heri er en bedre infrastruktur og øget mobilitet. Samtidig er behovet for mobilitet større i et vækstsamfund.

En infrastruktur i verdensklasse øger danske virksomheders internationale konkurrencekraft og bidrager til at skabe vækst i Danmark. Det er dog ikke givet, at Danmark i fremtiden vil have et af verdens bedste transportsystemer. I World Economic Forums internationale sammenligning af landenes infrastruktur, er Danmark på få år rykket seks pladser ned af listen. Denne udvikling skal vendes.

Ny infrastruktur anlægges ikke fra den ene dag til den anden. Vi skal allerede i dag tage fat på at drøfte, hvilken infrastruktur Danmark har brug for om 10, 20, 30 og 40 år. Vi skal prioritere de investeringer, der giver det største vækstbidrag. Mange investeringer kan være fornuftige isoleret set, men vækstbidraget bliver større, hvis vi får etableret en velfungerende og sammenhængende infrastruktur. Her er det afgørende med en samlet plan, der kan give retning.

Vision 2050 er en ambitiøs, men samtidig realiserbar vision, der kan finansieres uden yderligere belastning af de offentlige finansers holdbarhed. Visionen skal medvirke til at sikre den strategiske parathed til i tid og sted at prioritere og finansiere investeringer, når behovet er der.

Marts 2011

Adm. direktør, DI  
Karsten Dybvad



# INDHOLD

- 4** **VISION 2050 – kort fortalt**
- 7** **Har vi råd til at investere?**
- 11** **Tilbage på vækstsporet – En infrastruktur i verdensklasse**
- 17** **Lokal mobilitet Vejen til Beijing går over Brande**
- 23** **Et flerstrengt nationalt transportsystem  
Det dobbelte H**
- 29** **Danmark i centrum af den nordeuropæiske vækstregion**
- 35** **Høj international tilgængelighed giver adgang til globale markeder**
- 43** **Teknologisk adfærd er nøglen til bæredygtig og høj mobilitet**

# VISION 2050

## – *kort fortalt*

I 2050 er Danmark et af verdens mest velstående lande, fordi vi i tide bl.a. har etableret en infrastruktur i verdensklasse. Det er kort fortalt vision 2050, at vi har forudset vores transportbehov de næste 40 år og har gennemført de nødvendige investeringer i tide.

I vision 2050 er der høj mobilitet for både borgere og virksomheder og dermed grundlag for både vækst og livskvalitet. Visionen er samtidig, at vi undgår yderligere belastning af de offentlige financers holdbarhed samt minimerer transportens klima, miljø- og trafikikkerhedsmæssige påvirkninger.

Målet er at minimere tid i trafikken – uanset om rejsen går til Brande, Bremen eller Beijing. Vi skal med andre ord tænke vores infrastruktur i sammenhæng med vores omverden, så det ikke alene er inden for Danmarks grænser, at vi minimerer spildtid.

En strategi for Danmarks infrastruktur i 2050 spiller derfor på flere niveauer: Lokalt, landsplan og internationalt.

Overalt i landet skal de lokale veje være velfungerende og godt vedligeholdte, og de skal fungere som et fleksibelt net med gode opkoblinger til den overordnede infrastruktur. De kollektive transportsystemer skal også være attraktive, og passagererne skal ubesværet kunne skifte mellem forskellige transportmidler. Det skal være private operatører, der i konkurrence søger at skabe stadig mere attraktive produkter.

På landsplan skal tog med høj hastighed binde Danmark tættere sammen. Det er allerede i dag besluttet at etablere en hurtig togforbindelse mellem København og Ringsted. Den skal udbygges til Aarhus og Hamborg, således at man kan køre med tog med høj hastighed mellem Aarhus, Øresundsregionen og Hamborg. Samtidig skal infrastrukturen være med til at binde Danmark sammen.

Gode forbindelser til lands, til vands og i luften er afgørende for, at Danmark har god adgang til de internationale vækstmarkeder. Samtidig skal en stærk infrastruktur sikre, at Danmark får en central placering i en nordeuropæisk vækstregion, der omfatter Øresundsregionen og Nordtyskland.

Strategien er i første omgang at realisere alle Infrastrukturkommissionens anbefalinger. Derefter skal der gennemføres en række strategiske investeringer, som prioriteres i forhold til, at de skaber vækst og har et højt samfundsøkonomisk afkast.

Investeringerne i infrastruktur må afpasses, så de ikke belaster de offentlige finanser mere end investeringer i infrastruktur har gjort i de foregående årtier. Det er nødvendigt, at brugerbetaling fortsat bidrager til finansiering af ny infrastruktur, og at offentligt privat samarbejde sikrer, at vi får mere for pengene, når det gælder anlæg, drift og vedligehold.

Hensynet til miljø, klima og trafikikkerhed skal være en integreret del af mobilitetspolitikken, og der skal investeres i ny teknologi, der både mindsker tid i trafikken og reducerer belastning af klima og miljø. EU vil vedvarende øge sine CO<sub>2</sub>-krav til bilproducenter. I Danmark skal vi supplere med en grøn omlægning af afgifterne for at sikre, vi bringer os i front med en moderne og bæredygtig bilpark.



# HAR VI RÅD TIL *at investere?*

I disse år står dansk økonomi ikke alene over for en vækstudfordring, men også en udfordring med betydelige underskud på de offentlige finanser.

Det er derfor naturligt at spørge: Har Danmark råd til at investere i infrastrukturen?

Svaret er ja, for selvom det er dyrt at investere i øget mobilitet, er det dyrere at lade være. En vision for fremtidens infrastruktur skal dog kunne realiseres uden at føre til yderligere belastning af de offentlige finansers holdbarhed.

## NÅR BNP STIGER, ØGES RÅDERUM TIL INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR

Investeringsomfanget skal ses i forhold til samfundets nationalprodukt – både fordi finansieringen skal skaffes herfra, men også fordi øget mobilitet skaber vækst og dermed øger BNP. I de seneste årtier har investeringer i infrastruktur i snit udgjort 0,9 pct. af BNP, og med transportforliget fra 2009 er andelen løftet til i størrelsesordenen en pct. af BNP frem mod 2020. Det investeringsomfang, der skitseres i vision 2050, udgør mindre end 0,85 pct. af BNP – ved en realvækst i BNP på blot en pct. om året. Og vokser BNP årligt med mere end en pct., bliver andelen endnu mindre. Der er således tale om en realiserbar vision, der ikke leder til yderligere belastning af de offentlige finansers holdbarhed.

## DI ANBEFALER

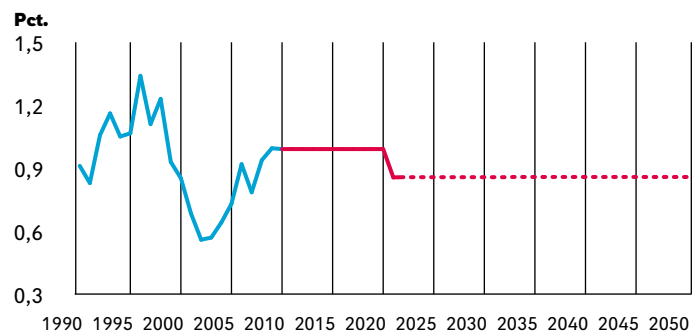
- ➔ **Der skal investeres i mobilitet, for det er dyrere at lade være**
- ➔ **Investeringer i infrastruktur skal kunne gennemføres uden yderligere belastning af de offentlige finansers holdbarhed**
- ➔ **Brugerbetaling skal fortsat bidrage til finansiering af ny infrastruktur**
- ➔ **Offentligt Privat Samarbejde (OPS) skal være standarden, når det gælder anlæg, drift og vedligehold**

## NUVÆRENDE INVESTERINGSNIVEAU VIL GIVE MULIGHED FOR AT REALISERE VISION 2050

Investeringer i trafikal infrastruktur som andel af BNP.

- Historiske data
- Med nuværende transportaftaler
- Vision 2050

**Kilde:** Danmarks Statistik, Transportministeriet og DI-beregninger.



Et investeringsomfang på 0,85 pct. af et BNP, der vokser med beskedne en pct. om året i perioden 2020–2050, svarer til en samlet ramme på 550–600 mia. kr. i 2010-priser. Med en sådan ramme vil det både være muligt at gennemføre en række større strategiske investeringer i infrastrukturen samt sikre lokale og regionale udbygninger af infrastrukturen, herunder en væsentlig forøgelse af kommunernes investeringer i det lokale vejnet. Af den samlede ramme vurderes omkring halvdelen at kunne gå til større strategiske investeringer.

### BRUGERBETALING SKAL FREMSKYNDE INVESTERINGER

En holdbar finansiering af fremtidens infrastruktur kræver, at en bred vifte af finansieringskilder bringes i spil, herunder også brugerbetaling. Brugerbetaling gør det muligt at udbygge infrastrukturen uden at belaste de offentlige finanser, eksempelvis via inddragelse af private selskaber som investorer. I en tid med offentlige underskud kan det bidrage til, at projekter kan realiseres hurtigere, end det ellers ville være

tilfældet. Brugerbetaling er især relevant for enkeltstående projekter, der kan finansieres 100 pct. af brugerne.

I de seneste årtier er det kun ca. halvdelen af de samlede investeringer i infrastruktur, der har været finansieret via de offentlige budgetter, mens resten er blevet finansieret på anden vis, herunder via brugerfinansiering og arealsalg. Havne, lufthavne, de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, Københavns Metro og den kommende Femern Bælt forbindelse er eksempler på investeringer i infrastruktur, der er finansieret på anden vis.

### OFFENTLIGT PRIVAT SAMARBEJDE SKAL VÆRE STANDARDEN

Det er helt nødvendigt at få mest mulig infrastruktur og mobilitet for de anvendte midler. Det kræver øget effektivitet. Et mere markedsbaseret transportsystem med langt mere Offentligt Private Samarbejde (OPS) vil sikre, at vi får mere infrastruktur og mobilitet for pengene. Erfaringer fra Holland viser, at midlerne rækker 10–20 pct. længere med OPS.

Visionen er, at OPS er standarden, når det gælder anlæg, drift og vedligehold af fremtidens infrastruktur. Det kan være i form af Offentlige Private Partnerskaber (OPP), hvor private parter finansierer, anlægger og driver infrastrukturen i en given periode, f.eks. 30 år og hvor selve anlægsinvesteringen og den efterfølgende drift samtænkes. Funktionskontrakter er en anden type Offentligt Privat Samarbejde, hvor private entreprenører får ansvaret for at sikre, at vejen lever op til givne funktionelle krav, men samtidig frihed til at beslutte, hvordan dette sikres.

# TILBAGE PÅ VÆKSTSPORET

## *En infrastruktur i verdensklasse*

En ambitiøs udbygning af infrastrukturen er dyr, men det koster vækst, hvis infrastrukturen nedslides og infrastrukturen ikke er konkurrencedygtig i europæisk og international målestok.

### MOBILITET SIKRER BÅDE VÆKST OG LIVSKVALITET

Et velfungerende og effektivt transportsystem øger både velfærd og vækst. Det er afgørende for dansk erhvervsliv, at Danmark har en international konkurrencedygtig infrastruktur. Et effektivt transportsystem kan levere et afgørende vækstbidrag til det danske samfund. Et effektivt transportsystem giver samtidig den enkelte mulighed for at bruge tiden på familie og venner frem for i trafikken.

En reduktion af rejse- og spildtid er en gevinst i sig selv, og derudover er der afledte positive effekter i form af tiltrækning af investeringer, skabelse af nye muligheder for klyngedannelse og videndeling, øget produktivitet og øget specialisering og arbejdsdeling. DI beregninger viser, at BNP årligt vil kunne øges med 0,1 pct., hvis investeringerne i infrastruktur øges. I løbet af de næste 10 år kan bedre infrastruktur altså øge velfærdsniveauet med op mod en pct.

### DI ANBEFALER

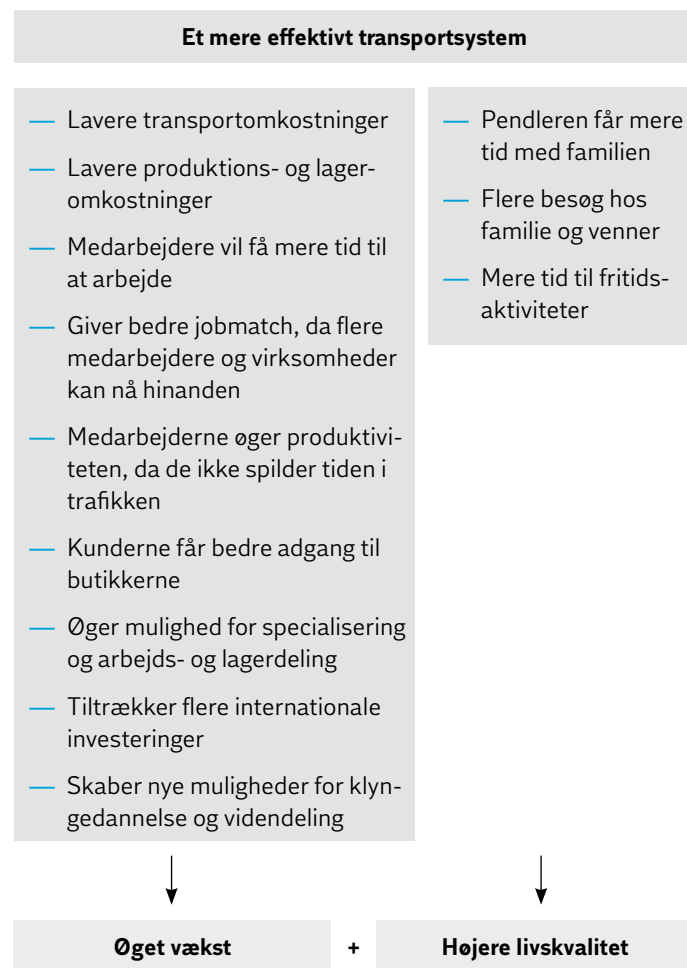
- ➔ **Danmark skal investere i infrastrukturen, da det bidrager til øget vækst og livskvalitet**
- ➔ **Infrastrukturkommissionens anbefalinger – navnlig – vedrørende samfundsøkonomi – skal fastholdes**
- ➔ **Investeringer skal prioriteres efter deres vækstbidrag**
- ➔ **De erhvervsmæssige perspektiver ved udbygning af infrastrukturen skal indgå med større vægt i de politiske beslutningsgrundlag**
- ➔ **Der skal være fokus på både lokale, nationale, europæiske og globale transportforbindelser**



## SPILDTID KOSTER DYRT

Spildtid i trafikken koster både vækst og velfærd. En nedslidt infrastruktur medfører en regning i form af øget spildtid i trafikken og lavere vækst. Mangelfulde infrastrukturer og trængselsproblemer hæmmer produktivitet og konkurrencekraft. Omvendt kan nye trafikale korridorer fremme værdiskabelse og vækst.

## SÅDAN PÅVIRKER TRANSPORTSYSTEMET VÆKST OG LIVSKVALITET



**Kilde:** DI efter inspiration fra HM Treasury (2006). The Eddington Transport Study.

DI beregninger viser, at spildtid i trafikken årligt koster samfundet 13 mia. kr., og at regningen kan stige til 25 mia. kr. årligt i 2020. Dertil kommer de samfundsmæssige omkostninger ved, at de potentielle dynamiske gevinster ved nye transportforbindelser ikke realiseres.

## TILGÆNGELIGHED AFGØR LOKALISERINGSKAPLØB

I dag skabes mange produkter i globale værdikæder, og virksomhedernes produktion er i stadig mindre grad bundet til bestemte steder. Virksomhederne vælger således at placere aktiviteter, hvor rammerne er de mest attraktive.

I konkurrencen om at tiltrække dele af den globale værdikæde er tilgængelighed en vigtig parameter. Dette er én af konklusionerne i den årlige "European Cities Monitor", hvor 500 erhvervsledere hvert år vurderer en række aspekter ved lokalisering. Erhvervslederne er blandt andet blevet spurgt om, hvilke faktorer de vurderer som absolut afgørende, når de skal beslutte, hvor de skal placere en virksomhed. I den industrielle sektor svarer 61 pct., at de internationale transportforbindelser er en afgørende faktor, som dermed udpeges som den vigtigste faktor på linje med tilgængeligheden af kvalificeret arbejdskraft.

Danmark og dansk erhvervsliv skal gøre sig gældende i den internationale konkurrence. Det stiller krav til de internationale transportforbindelser. En god international tilgængelighed er både afgørende af hensyn til eksporten, men også af hensyn til mulighederne for at tiltrække internationale investeringer og højtuddannet arbejdskraft.



## AFGØRENDE FAKTORER VED VALG AF LOKALISERING

Procentdel der mener, at disse faktorer er "absolut væsentlige"	Den industrielle sektor	Detailhandel og distribution	Service-sektoren
Tilgængelighed til kvalificeret arbejdskraft	61	55	54
Let adgang til markeder og kunder	60	61	60
Kvaliteten af telekommunikation	52	46	63
<b>Transportforbindelser med andre byer og internationalt</b>	<b>61</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
Omkostninger til personale	37	33	34
Erhvervsclima (skattepolitik og finansielle incitamenter)	31	20	25
Værdi for pengene af kontorlokaler	29	36	37
Sprog	29	22	19
Tilgængelighed af kontorlokaler	25	16	32
Nemt at rejse rundt i byen	18	21	31
Livskvaliteten for de ansatte	20	19	22
Frihed fra forurening	19	16	15

Kilde: Cushman & Wakefield (2009), European Cities Monitor.

### PRIORITER EFTER VÆKSTBIDRAG

Fremtidens investeringer i infrastruktur skal prioriteres efter, hvilke investeringer der bidrager mest til vækst. Grundlæggende er DI enig i Infrastrukturkommissionens anbefaling om, at projekter med det største samfundsøkonomiske afkast skal realiseres først.

Det er imidlertid afgørende, at de samfundsøkonomiske vurderinger ikke blot afspejler de umiddelbare tidsgevinster ved udbygning af infrastrukturen, men også tager højde for

konsekvenser for arbejdsudbuddet samt de afledte dynamiske effekter som følge af blandt andet stordriftsfordele, øget specialisering og arbejdsdeling og nye muligheder for klynge-dannelser og videndeling. Denne tilgang skal sikre, at der ikke kun investeres i overbelastede motorveje, men også i projekter af stor strategisk betydning.

### HER SKAL VI INVESTERE

Danmark skal være et attraktivt land at drive virksomhed i og ud fra. Derfor skal de trafikale forbindelser fungere på alle niveauer, både lokalt, nationalt og videre i forhold til europæisk og global mobilitet.

Som borgere og virksomheder bor vi alle ved en lokal vej. På landet og i de mindre byer er det især et velfungerende vejnet, som er det vigtigste for en aktiv erhvervsudvikling. I de større byer kan vejnettet ikke bære hele trafikken. Derfor skal der udvikles sammenhængende og fleksible transportsystemer, hvor mobiliteten sikres i et godt samspil mellem de forskellige transportformer.

Det er typisk byerne, der virker som vækstdynamoer. Det er derfor vitalt at sikre en god trafikafvikling i byerne. Det er også vigtigt, at de større byer bindes tættere sammen for at fremme samarbejde og arbejdsdeling og derved skærpe vores nationale konkurrenceevne.

Danmark er et lille land, som ligger i et udkantsområde i forhold til det store købestærke marked i Centraleuropa. For at blive integreret i en europæisk vækstregion, er det afgørende med effektive opkoblinger til de fælleseuropæiske transportsystemer.

Fremtidens stærkeste vækstmarkeder ligger uden for Europa. Vores interaktion med lande som Kina, Indien, Brasilien og Rusland vil stige markant i fremtiden. Det er derfor vigtigt at sikre global tilgængelighed til disse markeder. Det er især luft- og havne, som skal sikre denne tilgængelighed.



## DI ANBEFALER

- ➔ **Kommunerne skal sørge for en effektiv opkobling til det overordnede vejnet**
- ➔ **Kommunerne skal sikre, at vejvedligeholdelsen tilrettelægges på en økonomisk optimal måde og det skal i høj grad ske gennem brug af funktionskontrakter**
- ➔ **Den kollektive transport skal prioriteres i byområder og regionalt mellem byer**
- ➔ **Togdriften skal være mere effektiv og innovativ, og konkurrenceudsættelse er blandt midlerne til at realisere dette**
- ➔ **Der skal være gode adgangsforhold til erhvervshavne og transportcentre**
- ➔ **I byerne skal der både investeres i ny infrastruktur og den nuværende kapacitet skal udnyttes bedst muligt gennem brug af ITS og natdistribution**
- ➔ **Lokale trafikrestriktioner skal ikke ske efter særlige lokale standarder, men kun efter fælles (europæiske) standarder**

## DI DEBAT

# Lokal mobilitet

## VEJEN TIL BEIJING GÅR OVER BRANDE

Allerede i dag oplever virksomheder og borgere over det ganske land, at trafikken lokalt er præget af spildtid og trængsel. Når de trafikale udfordringer starter umiddelbart uden for egen dør, påvirker det alle transportere – uanset om destinationen er indenbys, til andre byer, landsdele eller lande. Forudsætningen for gode mobilitetsvilkår på alle niveauer er derfor, at den lokale mobilitet fungerer.

### EFFEKTIVE OG VELFUNGERENDE VEJFORBINDELSER

Alle virksomheder ligger på en lokal vej, og de lokale og regionale vejforbindelser er af afgørende betydning for den enkelte virksomhed. Hovedparten af virksomhedernes medarbejdere kommer til og fra arbejde i bil. Det gælder særligt uden for de større byområder, hvor den kollektive transport ofte ikke udgør et alternativ til bilen. Når det gælder medarbejdertransport er vejnettet derfor af vital betydning.

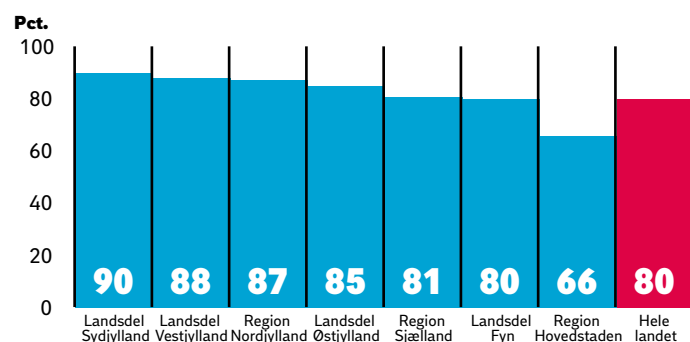
De fleste virksomheder er endvidere afhængige af at kunne få transporteret fysiske produkter til og fra virksomheden, og her er det afgørende med gode til- og frakørselsforhold. Det er også vigtigt, at kunderne let kan komme til virksomheden.

Regionale vejforbindelser og hængsler bidrager til, at alle dele af landet har en god opkobling til den overordnede infrastruktur. Visionen er, at infrastrukturen består af mange strenge, så den fungerer som et fleksibelt net. En infrastruktur med

## VEJTRANSPORT ER VIGTIG

Andel af transport til og fra arbejde, der foregår i bil.

**Kilde:** DTU Transport (2010). Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen.



mange strege er mindre sårbar i tilfælde af uheld, uvejr etc. og øger samtidig den øge regionale tilgængelighed og skaber grundlag for regional udvikling i alle dele af landet.

En god regional opkobling er ikke kun et statsligt ansvar. En god regional opkobling handler i vidt omfang om, at landets 98 kommuner også påtager sig ansvaret for at vedligeholde og udbygge vejnettet. Kommunernes ansvar for det lokale vejnet er væsentligt – ikke blot for lokalområdet, men også for den nationale og internationale mobilitet.

Med hensyn til vedligeholdelse er det vigtigt at udvise rettidig omhu, da erfaringen viser, at det er dyrt spare på vejvedligeholdelsen. For at undgå dyre lappeløsninger er det hensigtsmæssigt, at kommunerne gør brug af funktionskontrakter, hvor private entreprenører får ansvaret for at sikre vedligeholdelsen, men får frihed til at bestemme, hvordan det skal ske. På den måde sikres det, at vejene vedligeholdes driftsøkonomisk optimalt.

### MERE OG BEDRE KOLLEKTIV TRANSPORT

I byerne skal den kollektive transport og cyklerne bidrage til at reducere trængslen. Målet er, at i de større byer og regionalt

mellem de større byer er den kollektive transport så attraktiv, at borgerne i de større byer i praksis vil kunne klare sig uden bil. Mulighederne for at kombinere cykel og kollektiv transport skal styrkes. Det forudsætter blandt andet bedre muligheder for at parkere cyklen ved stationer og flere cykelstier.

En attraktiv kollektiv transport er målrettet brugernes behov. For pendleren er det underordnet, hvem der har ansvaret for den kollektive transport – på tværs af geografi og på tværs af transportformer. Der er blandt andet behov for, at busdriften fungerer effektivt på tværs af kommunegrænser. I hovedstadsområdet er der også behov for øget koordination på tværs af de forskellige kollektive transportformer

Togdriften skal være mere effektiv og innovativ og i langt højere grad målrettes brugernes behov. Der er behov for øget kapacitet på jernbanenettet. Konkurrenudsættelse af togdriften kan bidrage til øget markedsorientering, højere effektivitet og mere innovation.

Både på jernbanen og på busområdet er der også behov for et stærkere fokus på at skabe de rigtige incitamenter. Her skal både ordregivere og operatører have incitamenter til at prioritere strategier, der bidrager til passagervækst i både deres eget system og i den kollektive transport som helhed.

### GOD ADGANG TIL TRANSPORTCENTRE OG HAVNE

De fleste virksomheder er afhængige af, at varer effektivt kan transporteres til/fra eksempelvis transportcentre og havne.

Det er kommunerne, som har ansvaret for de lokale transportforhold omkring transportcentre og havne. Selvom ansvaret ligger lokalt, har transportforholdene dog ofte ikke kun lokal interesse, men ofte regional eller national interesse.

Transport ad søvejen ventes at spille en væsentlig rolle i fremtiden, og derfor er det vigtigt at sikre, at Danmark også i fremtiden har velfungerende havne. Det er tilsvarende vigtigt at sikre virksomhedernes anlægsinvesteringer ved, at der

etableres langsigtede udviklingsplaner for erhvervshavnene, hvoraf mange er under pres for at anvende havnearealerne til boliger.

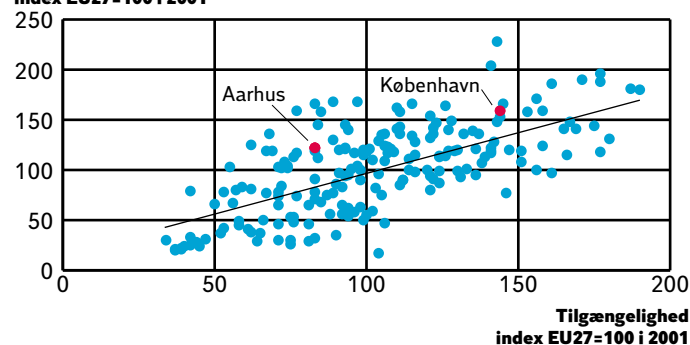
### EN VIFTE AF INITIATIVER SKAL SIKRE TILGÆNGELIGHED I BYERNE

De større byer virker ofte som vækstdynamoer. Og desto bedre tilgængelighed byen har, desto stærkere er byen som vækstdynamo.

Sammenlignet med mange byer i udlandet har de danske byer i en årrække haft begrænsede trængselsproblemer. I årene frem til finanskrisen var trængslen imidlertid stærkt stigende, herunder særligt i Øresundsregionen og i det østjyske bybælte. Når der igen kommer vækst i økonomien, vil trafikken

### DER ER SAMMENHÆNG MELLEM TILGÆNGELIGHED OG BNP

**BNP per indbygger,  
index EU27=100 i 2001**



**Note:** Multinational tilgængelighed versus BNP per indbygger.

**Kilde:** European Union Regional Policy, State of European Cities Report 2007 – Annex s.192 – 206.

stige. Når trafikken stiger, accelerer trængslen. To til tre pct. mere trafik kan meget vel øge trængslen med 10 pct.

I byerne udfordres mobiliteten også af, at transportbehovene ændrer sig. Tidligere var der primært behov for velfungerende pendlerruter ind og ud af byen. I fremtiden ændres transportmønstrene, og der bliver i højere grad brug for sammenhængende transportforbindelser på kryds og tværs af byen.

I de større byer skal der iværksættes en bred vifte af initiativer, der kan tackle de trafikale udfordringer. Investeringer i ny infrastruktur er en del af løsningen, men der er også behov for at tænke i, hvordan den nuværende infrastruktur kan udnyttes bedst muligt. Det kan være gennem brug informations- og kommunikationsteknologier i transportsektoren (ITS), der f.eks. sikrer, at pendlerne, allerede inden de tager hjemmefra ved, hvilken rute og hvilket transportmiddel de skal benytte, for hurtigst at komme på arbejde den pågældende dag. Infrastrukturen kan også udnyttes bedre gennem natdistribution, så man undgår, at hovedparten af varetransporten ind til byerne sker i det tidsrum, hvor der er mest trængsel på vejene.

En række byer vil gerne begrænse trafikken. Det gælder især den tunge trafik. Disse begrænsninger motiveres ofte af et ønske om at mindske luftforurening, støj eller risikoen for færdselsulykker. Ønsker om at begrænse trafikken står overfor det behov byens borgere og virksomheder har for at få leveret forskellige varer og forsyninger. I det omfang, der indføres trafikbegrænsninger i byerne, skal disse så vidt muligt baseres på en fælles europæisk tilgang, så man undgår et utal af forskellige regler og standarder for de mange transportører, der har leverancer i mange forskellige byer. Forskellige standarder fordyrer transporten i byerne.



## DI ANBEFALER

- ➔ Der skal etableres en flerstrengt infrastruktur (det dobbelte H), der binder landet sammen og aflaster det Store H
- ➔ Der skal ske en strategisk afklaring af, hvordan man styrker øst-vest forbindelserne og undgår, at de nuværende øst-vestforbindelser bliver flaskehalse
- ➔ Der skal ske en strategisk afklaring af, hvordan man styrker nord-syd forbindelserne i både Vest- og Østdanmark
- ➔ Samspillet mellem transportformerne skal styrkes gennem øget tværgående planlægning
- ➔ Der skal køre tog med høj hastighed mellem Øresundsregionen, Jylland og Hamborg regionen

## DI DEBAT

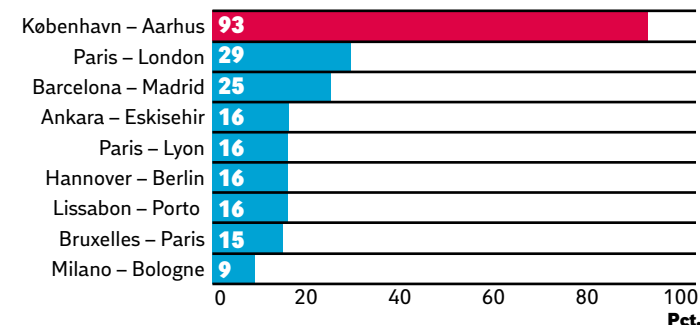
# ET flerstrengt nationalt transportsystem **DET DOBBELTE H**

Det er vigtigt for virksomhederne, at der er gode muligheder for at handle og samarbejde med andre virksomheder i hele landet. Det forudsætter en infrastruktur, der sikrer, at landet hænger sammen.

### SAMMENHÆNG UNDER PRES

De geografiske afstande i Danmark er begrænsede, men alligevel er rejsetiden mellem eksempelvis Aarhus og København relativ lang. Det skyldes blandt andet, at der – også i en international sammenligning – er relativ meget omvejskørsel. Dette fordyrer selvsagt alle de mange millioner daglige pendlinger, besøg, forretningsrejser samt trafikken til og fra det europæiske og internationale samfund.

### DANMARK HAR REKORD I OMVEJSKØRSEL



Så mange pct. længere er afstanden i km. på vejnettet i forhold til afstanden i fugleflugtslinje.

Kilde: DI-beregninger.

Fremadrettet kan en stadigt stigende efterspørgsel efter mobilitet føre til markante forøgelser af de regionale rejsetider. Uden øget kapacitet, er der risiko for, at Danmark bliver et mindre sammenhængende land.

Sammenhængen i Danmark udfordres allerede i dag af trængsel på dele af motorvejs- og jernbanenettet. Sammenhængen kommer for alvor under pres, når der opstår kapacitetsmæssige problemer på de faste forbindelser. Om få år ventes den nuværende Lillebæltsbro at blive en trafikal flaskehals, og på et tidspunkt kan der også opstå kapacitetsmæssige udfordringer på den faste forbindelse over Storebælt.

### ETABLER DET FLERSTRENGEDE TRANSPORTSYSTEM – ”DET DOBBELTE H”

Infrastrukturkommissionen anbefalede, at ”Det store H” styrkes og konsolideres, og at flaskehalse i en række af de mest trafikerede korridorer og knudepunkter fjernes. Infrastrukturkommissionens anbefaling om styrkelse af ”Det store H” skal fortsat fastholdes.

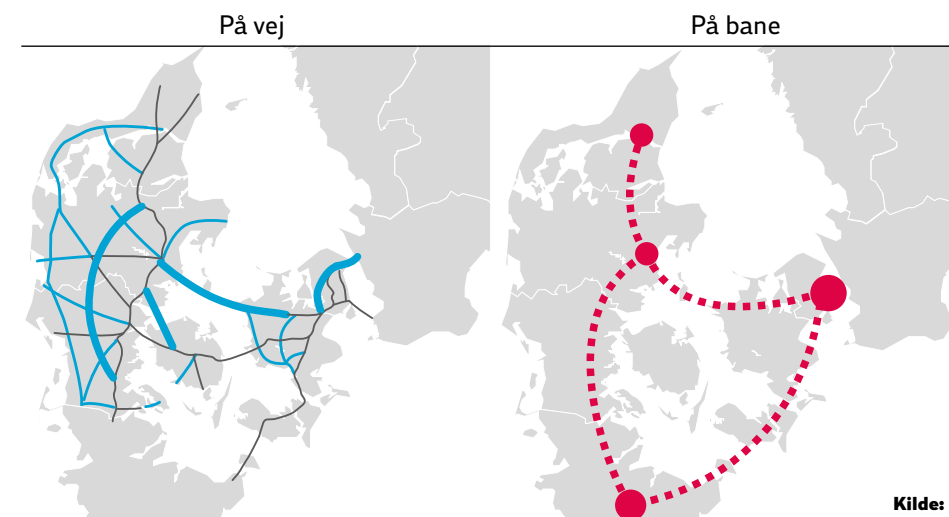
På sigt vil det være uforholdsmæssigt dyrt at fortsætte med at udbygge ”Det store H”. Det bliver derfor nødvendigt at tænke i et flerstrengt transportsystem i form af ”Det dobbelte H”.

Et flerstrengt transportsystem med et netværk af forbindelser er samtidig mere robust og mindre sårbart over for f.eks. ekstreme vejsituationer og uheld end et enstrengt system. Nye forbindelser øger også den regionale tilgængelighed og skaber grundlag for regional udvikling i alle dele af landet.

Der er mange relevante projekter, når man taler om en flerstrengt infrastruktur og der er behov for at træffe strategiske valg. Dette gælder både i relation til de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark og i nord/sydgående retning i både Øst- og Vestdanmark. Generelt står det nødvendige valg mellem dels at udbygge den nuværende infrastruktur dels mellem flere og nye linjeføringer.

## NYE HØJKLASSEDE FORBINDELSER

Strækninger hvor der er behov for en højere standard på transportvejene



### STYRK ØST-VEST FORBINDELSERNE

Når det gælder de trafikale forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, skal der træffes et strategisk valg mellem alternativer, som f.eks. en fast Kattegatforbindelse, en fast forbindelse mellem Bogense og Juelsminde og udbygning af den eksisterende korridor (vej og bane) over Fyn op til Aarhus.

En ny øst-vestgående forbindelse som f.eks. en Kattegatforbindelse vil kunne aflaste presset på de nuværende forbindelser og samtidig binde Danmark yderligere sammen, så risikoen for en fortsat opspaltning mellem Jylland og Øresundsregionen reduceres. Allerede i dag orienterer store dele af Jylland og Øresundsregionen sig i stigende grad mod syd, og med etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt øges Øresundsregionens orientering mod Hamborgregionen.

Beslutningen om, hvorvidt der skal investeres i en fast forbindelse over Kattegat med tilhørende landanlæg eller alternativt eksempelvis en Bogense-Juelsminde forbindelse, må

bero på en samfundsøkonomisk vurdering. I denne vurdering bør disse forbindelsers strategiske betydning indgå herunder for, i hvilket omfang de bidrager til at binde Danmark sammen. Valget mellem forskellige øst-vest forbindelser bør også bero på mulighederne for finansiering med privat kapital og brugerbetaling.

### **STYRK NORD-SYD FORBINDELSERNE**

I nord/sydgående retning i Vestdanmark skal der træffes et strategisk valg mellem alternativer, som f.eks. en udbygning af E45 og en ny midtjysk motorvej, der eksempelvis kunne have en linjeføring svarende til hærvejen. En hærvejsmotorvej vil både kunne aflaste E45 og sikre en bedre trafikbetjening af Nord- og Vestjylland og dermed understøtte by- og erhvervsudviklingen i denne del af landet. En hærvejsmotorvej vil også kunne sikre en bedre trafikbetjening af Billund Lufthavn. En hærvejsmotorvej vil dog først for alvor kunne aflaste E45, når den er fuldt udbygget. Derfor vil det under alle omstændigheder være relevant at udbygge en række delstrækninger af E45.

I nord/sydgående retning i Østdanmark skal der træffes et strategisk valg mellem alternativer, som en udvidelse af E47 og en ny motorvej i Ring 5 korridoren. Beslutningen om styrkelse af nord-syd forbindelserne i Østdanmark må ses i sammenhæng med etablering af en Helsingør-Helsingborg forbindelse, der vil skabe behov for øget kapacitet for den nord-sydgående trafik.

### **STYRK SAMSPILLET MELLEM TRANSPORTFORMERNE**

Fremtidens transportefterspørgsel skal kunne imødekommes. Det kræver, at alle transportformer bidrager og ikke mindst, at der er et effektivt samspil mellem de forskellige transportformer.

I DI's vision 2050 er samspillet mellem de forskellige transportformer langt stærkere end i dag. For at denne vision kan realiseres, anbefaler DI, at planlægning af ny infrastruktur i højere grad sker på tværs af transportformer.

En mere tværgående planlægning kan ske inden for de eksisterende organisatoriske rammer. En mulighed er også at lade sig inspirere af svenskerne, der i april 2010 har etableret en ny tværgående trafikstyrelse, "Trafikverket", der har det overordnede ansvar for infrastrukturplanlægningen for både vej, jernbane, sø og luftfart.



## DI ANBEFALER

- ➔ **Femernbælt forbindelsen (forventes åbnet i 2020) og de tilhørende land-anlæg skal etableres**
- ➔ **Der skal køre tog med høj hastighed mellem København, Aarhus og Hamborg. Forbindelsen til Hamborg skal sikre en kobling til det europæiske net af højhastighedsforbindelser**
- ➔ **Der skal etableres stærke transportforbindelser til både Sverige og Tyskland med tilstrækkelig kapacitet i de grænseoverskridende vej- og baneforbindelser**
- ➔ **Der skal sikres skinnekapacitet til at understøtte overflytning af gods fra vej til jernbane**

## DI DEBAT

# DANMARK I CENTRUM *af den nordeuropæiske vækstregion*

Det er et afgørende fundament, at Danmark har høj mobilitet lokalt og regionalt. Men samtidig skal vi sikre, at den danske infrastruktur bliver en naturlig del af en velfungerende europæisk infrastruktur.

## UDFORDRINGER FOR ET DANMARK I UDKANTEN

Der er stor fokus på udkantsområder i Danmark og i mindre omfang det faktum, at Danmark som nation er et udkantsområde i Europa. Danmarks placering i udkanten af Europa indebærer, at vi i dag har adgang til færre mennesker, og dermed også færre kompetencer end mange af de lande, vi konkurrerer med.

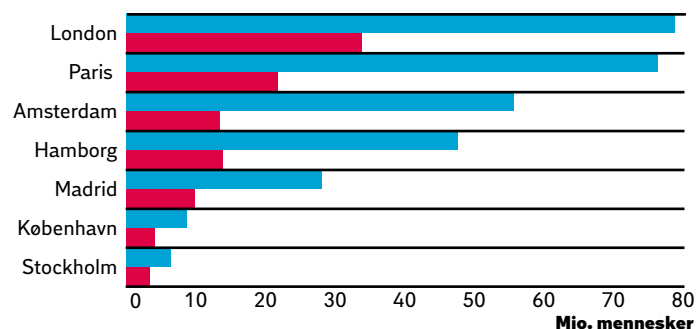


## DANMARK ER ET UDKANTSOMRÅDE

Mio. mennesker, der kan nås med tog på to og fire timer.

● Fire timer  
● To timer

Kilde: DI-beregninger.



## STIGENDE ORIENTERING MOD DET EUROPÆISKE VÆKSTCENTER

Den danske samhandel har historisk set været orienteret mod Tyskland, Sverige og Storbritannien, som i dag tilsammen aftager 40 pct. af den danske vareeksport.

Frem mod 2050 vil danske virksomheder i stadig stigende grad orientere sig mere bredt mod et europæisk marked, hvor det må konstateres, at de store afsætningsmuligheder (det europæiske vækstcenter) – med høj koncentration af købekraft – i dag er koncentreret i femkanten mellem London, Paris, Stuttgart, München og Ruhr. Både befolkningstæthed og levestandard er høj i dette område, hvis personer, virksomheder og institutioner danskerne har en betydelig interesse i at lette interaktionen med.

Den europæiske infrastruktur og vilkår for mobiliteten til og fra dette område har derfor i sig selv en betydelig dansk interesse. Det forhold, at de store udskibningshavne og lufthavne ligger i samme femkant, styrker kun denne interesse.

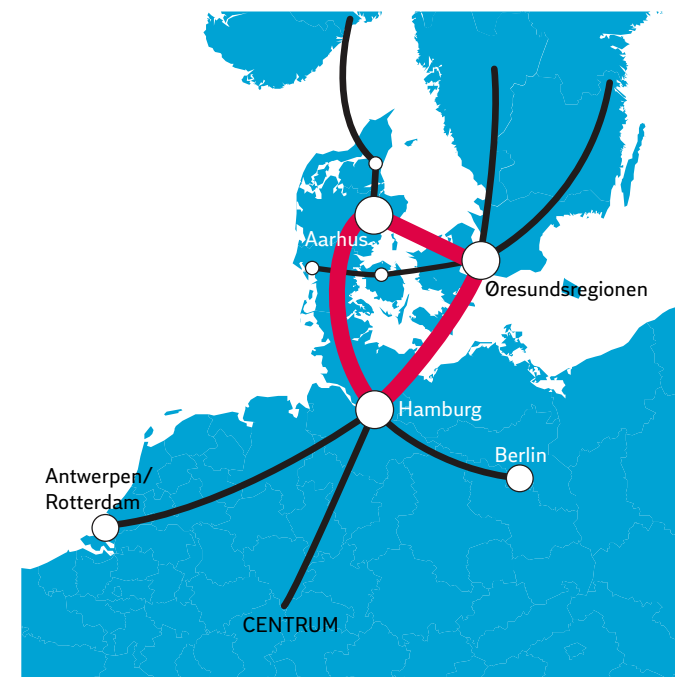
## STÆRKE TRANSPORTFORBINDELSER

Danmark kan ikke ændre på sin fysiske placering som et udkantsområde i Europa, men gode transportforbindelser kan sikre, at danske virksomheder agerer, som om de var placeret i kernen af Europa.

Et centralt element i DI's vision 2050 er stærke transportforbindelser mellem Øresundsregionen, Jylland og Hamborg-regionen, der skal bidrage til at skabe en konkurrencedygtig nordeuropæisk region.

Med stærke transportforbindelser vil den nordeuropæiske vækstregion kunne blive en del af et større vækstnetværk. Her er forbindelsen til Hamborg central, da Hamborg er et knudepunkt med gode forbindelser videre ud i Europa. Også forbindelsen til Sverige er central, da det svenske marked udgør et af vore vigtigste eksportmarkeder.

## STÆRKE TRANSPORTFORBINDELSER I DEN NORDEUROPEÆISKE VÆKSTREGION



Kilde: DI

Ved at skabe stærke transportforbindelser mellem Øresundsregionen, Jylland og Hamborgregionen kan Danmark opnå massive forbedringer i rejsetiderne internt i den nordeuropæiske vækstregion.

## REJSETIDER I DEN NORDEUROPEISKE VÆKSTREGION

	I dag	Vision 2050
København – Aarhus	3 timer	1 – 1,5 time
København – Hamborg	4 – 4,5 time	1,5 – 2,5 time
Aarhus – Hamborg	3 – 4,5 time	1,5 – 2,5 time

**Kilde:** www.rejseplanen.dk og DI beregninger.

Højklassede transportforbindelser, der skaber en tæt og stærk kobling mellem de lokale vækstcentre, vil skabe øget volumen i mange sammenhænge. Virksomhederne vil få adgang til et større antal kunder, underleverandører og samarbejdspartnere. Virksomhederne vil også kunne trække på et større udbud af viden, forskning, arbejdskraft og innovation. Forskningsinstitutioner og virksomheder vil i højere grad kunne samarbejde og trække på styrker og komplementærfunktioner på tværs i regionen.

Den nordeuropæiske vækstregion skal være én sammenhængende vækstregion, hvor alle dele af regionen bidrager til øget værdiskabelse. Det kræver, at der etableres et veludbygget net af højklassede vejforbindelser, der forbinder de forskellige dele af regionen. Realisering af markant lavere rejsetider kræver også, at der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt (åbner i 2020), en ny øst-vest forbindelse i Danmark og tog med høj hastighed mellem Øresundsregionen, Jylland og Hamborgregionen.

Danmark er sammen med Irland et af de få lande i Europa, der endnu ikke er koblet på højhastighedsnettet, og i de kommende år kobles stadig flere byer rundt om i Europa på højhastighedsnettet. Visionen er, at Danmark på sigt kobles op

## STADIG FLERE BYER KOBLES PÅ DET EUROPÆISKE HØJHASTIGHEDSNET



Forventet i 2025

- Hastighed på 180 – 250 km/t
- Hastighed på min. 250 km/t

**Note:** Kortet fra UIC mangler opdatering af enkelte lyserøde linjer, herunder i Danmark, hvor den nye jernbane København-Ringsted og realisering af timemodellen til Odense vil gøre det muligt at køre med op til 250 km/t. Heller ikke alle strækninger på den planlagte højhastighedsforbindelse Paris-Strasbourg-Wien-Bratislava er indtegnet. Tilsvarende er Storebæltsforbindelsen markeret, selvom der ikke køres med høj hastighed her. Markeringen kan tilskrives, at Storebæltsforbindelsen har fået støtte fra TEN-midlerne.

**Kilde:** UIC (International Union of Railways), december 2010.

på det europæiske højhastighedsnet og at der etableres højhastighedsbaner København-Aarhus-Hamborg. Etablering af egentlige højhastighedsbaner er dog meget markante investeringer, som ikke er indeholdt i den økonomiske ramme, der er skitseret i forbindelse med vision 2050.



# HØJ INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED GIVER *adgang til globale markeder*

Den danske velstandsudvikling bliver år-efter-år stadig mere drevet af vores samhandel med udlandet. Alene gennem de sidste 40 år er eksportens betydning blevet fordoblet og udgør i dag mere end 50 pct. af det danske BNP. Intet tyder på, at denne udvikling vil stoppe. De internationale transportforbindelser får dermed stadig større betydning for den danske velstandsskabelse.

## DI ANBEFALER

- ➔ **Gode grænseoverskridende vej- og baneforbindelser skal sikres i et samarbejde med Tyskland og Sverige**
- ➔ **Der skal etableres internationalt konkurrencedygtige rammebetingelser for sø- og luftfarten**
- ➔ **Københavns Lufthavn kobles op på det europæiske højhastighedsnet**
- ➔ **Danske havne af strategisk betydning skal sikres gode adgangsforhold**

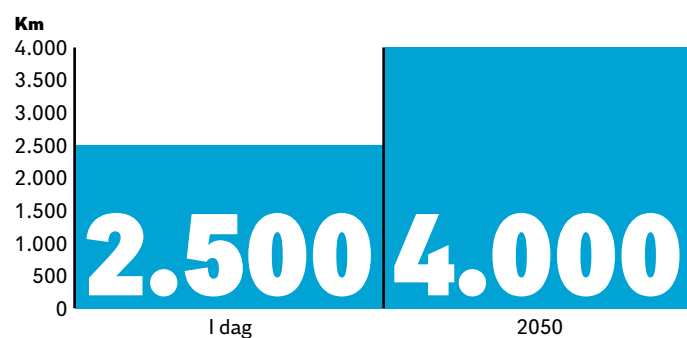
## NYE MARKEDER FÅR STØRRE BETYDNING

Der er udsigt til, at "de nye markeder" i Asien, Sydamerika og Sydafrika vil aftage en stadig større del af verdens produktion, idet de har højere vækstrater og et kraftigt stigende antal købedygtige forbrugere. For 40 år siden var den danske eksport til Kina begrænset, og endnu udgør den blot to-tre pct. af eksporten. Alt tyder på, at billedet vil have ændret sig drastisk, når vi når frem til 2050. Kina forventes til den tid at være verdens største økonomi, og har potentialet til at aftage helt op mod 20 pct. af den danske eksport.



Transportpolitikkenes globale udfordring bliver at sikre gode vilkår for mobiliteten af personer såvel som gods til og fra disse fjernere liggende vækstcentre. I dag transporteres de danske eksportvarer i gennemsnit 2.500 km. I 2050 viser DI beregninger, at afstanden kan være øget til over 4.000 km.

## VARERNE EKSPORTERES OVER LÆNGERE AFSTANDE



Kilde: DI-beregninger.

Hvis danske virksomheder skal have mulighed for at gøre sig gældende på mere fjerntliggende markeder, stiller det krav til de globale transportforbindelser, der skal kunne imødekomme transportbehovene for både personer og gods.

De globale porte tæller både lufthavne, havne og de grænseoverskridende vej- og baneforbindelser.

## GODE GRÆNSEOVERSKRIDENDE VEJ- OG BANEFORBINDELSER

Internationale vej- og baneforbindelser tjener primært som porte for transport af gods og passager til europæiske destinationer. Imidlertid transporteres en betydelig del af det gods, der sendes videre ud i verden med skib, først med lastbil til de





helt store havne i Antwerpen, Rotterdam, Hamborg og Bremen. Dermed fungerer de internationale vejforbindelser som porte videre ud i verden. På sigt vil international transport på skinner også kunne komme til at spille en større rolle.

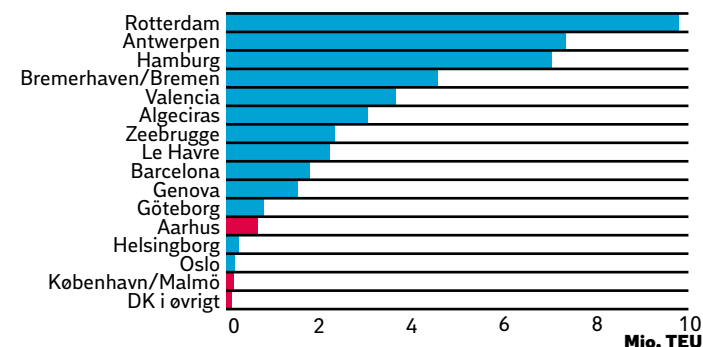
Velfungerende vej- og baneforbindelser på tværs af landegrænser kræver, at flere stater samarbejder. For at sikre en løbende koordinering af infrastruktur på begge sider af landegrænserne skal der etableres en eller flere grænseoverskridende trafikkommissioner med dansk, tysk og svensk deltagelse.

### GOD ADGANG TIL DE VIGTIGSTE HAVNE

Havnene er vigtige porte for Danmarks handel med udlandet. Havnenes betydning understreges af, at ca. 75 pct. af den samlede danske eksport målt på vægt går ad søvejen, og søtransporten spiller en endnu større rolle for samhandelen med fremtidens vækstmarkeder.

De danske havne er forholdsvist specialiserede og betjener primært bestemte typer gods eller bestemte regioner. Det gælder eksempelvis Fredericia Havn, der har megen flydende bulk og havnen i Frederikshavn, der har megen ro-ro gods (rullende materiel, f.eks. lastbiler og personbiler). Aarhus Havn er Danmarks vigtigste containerhavn med god forbindelse til de store ind- og udskibningshavne i Hamborg, Rotterdam, Antwerpen og Bremerhafen, mens Copenhagen Malmö Port har en stærk position som Øresundregionens feederhavn.

### DANSKE HAVNE ER SMÅ I EN EUROPÆISK SAMMENHÆNG



**Note:** Containeromsætning i 2009 målt i Twenty-foot Equivalent Units (TEU).

**Kilde:** Statistikbanken og [www.espo.be](http://www.espo.be).

Det er fremadrettet helt afgørende at sikre gode lokale, nationale og regionale vilkår for godstrafikken til og fra de store ind- og udskibningshavne – både i Danmark og i Nordeuropa. Det vil ikke være muligt at sikre de bedst mulige vilkår for godstrafikken til og fra samtlige havne, og derfor bliver det nødvendigt at prioritere med udgangspunkt i havnenes samfundsøkonomiske betydning, herunder blandt andet i forhold til at understøtte de danske eksporterhverv. Det er også vigtigt, at havnevirksomhederne får større vished om fremtidsplanerne for de enkelte havne, herunder ikke mindst af hensyn til disse virksomheders investeringsaktiviteter.

### GODE RAMMER FOR LUFTFARTEN

Gode flyforbindelser har både betydning for mulighederne for at mødes med kunder og samarbejdspartnere og for hurtigt og effektivt at kunne transportere varer af høj værdi til fjerntliggende destinationer.

Københavns Lufthavn er omdrejningspunktet for hovedparten af de internationale erhvervsrejser, men der er også udenrigs-

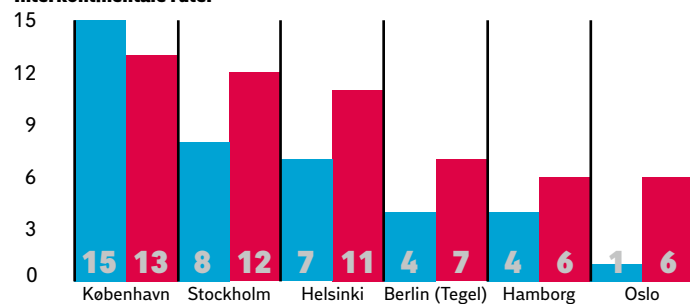
ruter fra flere af de øvrige lufthavne, herunder fra især Billund Lufthavn. Godt halvdelen af alle arbejdspladser i Danmark ligger vest for Storebælt, og erhvervslivet efterspørger derfor også udenrigsruter til og fra Jylland.

Københavns Lufthavn har i en årrække indtaget en position som et regionalt knudepunkt med flere interkontinentale ruter end nærliggende lufthavne i f.eks. Hamborg og Stockholm. Denne position er dog svækket i de senere år. I en verden, hvor de fjerntliggende markeder får større betydning, er det afgørende at fastholde og udvikle Københavns Lufthavn som et regionalt knudepunkt med egne interkontinentale ruter.

I en række europæiske lande er lufthavnene koblet op på højhastighedsnettet. Det gælder eksempelvis Charles de Gaulle lufthavnen i Paris, Frankfurt Lufthavn og Schiphol Lufthavn i Amsterdam. Ved at koble Københavns Lufthavn op på det europæiske højhastighedsnet vil man kunne sikre et større opland og forbedre samspillet mellem tog og fly. Gode rammebetingelser for luftfartserhvervet vil også give grundlag for flere ruter til/fra de danske lufthavne.

### KØBENHAVNS LUFTHAVEN SVÆKKES SOM REGIONALT KNUDEPUNKT

Interkontinentale ruter



● 2005  
● 2009

Kilde: Københavns Lufthavne A/S (2010). Airport Benchmark Report 2010.





# *Teknologisk adræthed* **ER NØGLEN TIL BÆREDYGTIG OG HØJ MOBILITET**

## DI ANBEFALER

- ⇒ **Dansk transportpolitik skal sikre en teknologisk adræthed, så nye teknologier konsekvent og hurtigt tages i brug**
- ⇒ **Øget implementering af intelligente transportsystemer (ITS) skal frem mod 2050 spille en central rolle til at forbedre kapacitetsudnyttelsen**
- ⇒ **ITS-investeringer skal prioriteres ud fra deres samfundsøkonomiske afkast**
- ⇒ **Stigende EU-krav til bilers CO<sub>2</sub>-udledning skal være en europæisk driver for udbuddet af CO<sub>2</sub>-effektive biler**
- ⇒ **Tilskyndelsen til at vælge CO<sub>2</sub>-effektive biler skal øges gennem omlægning af registreringsafgiften til en teknologineutral, CO<sub>2</sub>-baseret ejerafgift**
- ⇒ **Investeringer i infrastruktur til fremme af nye CO<sub>2</sub>-effektive teknologier skal prioriteres ud fra deres vækstbidrag**

Høj mobilitet handler om meget mere end mængden af asfalt, jernbaneskiner, havne og lufthavne. Det drejer sig i høj grad også om, at vi udnytter kapaciteten intelligently for at fremme høj og bæredygtig mobilitet. Det kan vi gøre ved konsekvent at skynde til hurtigt at ibrugtage de mange nye motor-, brændsels-, informations- og kommunikationsteknologier mv., som løbende udvikles.

Disse nye teknologier vil formentlig over tid kunne give det største bidrag til mere og bedre mobilitet for pengene og samtidig medvirke til at reducere miljø-, trængsels-, og sikkerhedsproblemer, og dermed skabe et mere bæredygtigt transportsystem.

Målsætningen er at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip uden, at det går ud over mobiliteten. Danmark er et af de lande i verden, der har den højeste beskatning af mobilitet, og en yderligere beskatning af mobilitet er derfor en bremse på vækst og livskvalitet.

## **INTELLIGENT MOBILITET SKAL FREMMES MED ITS**

Fremtidens transportsystem kan blive langt mere intelligent, men det kræver, at Danmark tager et kvantespring i brugen af intelligente transport systemer (ITS). Der ligger et betydeligt potentiale i en systematisk satsning på ITS-løsninger, der kan medvirke til bedre trafikafvikling og udnyttelse af infrastrukturen. Det er afgørende, at ITS ikke blot bruges til at give trafikanterne information, men i høj grad også til at styre trafikken

og ændre trafikanternes adfærd. Det kan eksempelvis være i form af vendbare vognbaner eller ved at give trafikanterne information så tidligt, at de har mulighed for at ændre rute eller valg af transportmiddel.

Der er mange forskellige ITS-løsninger under udvikling, og det skal være en central del af den danske mobilitetsstrategi, at disse teknologier bringes i anvendelse. De nødvendige ITS-investeringer til at øge kapacitetsudnyttelsen skal prioriteres og gennemføres på linie med investeringer i kapacitetsudbygning ud fra deres samfundsøkonomiske afkast.

En række europæiske lande anvender allerede i dag forskellige former for kørselsafgifter til at reducere trængslen. I det omfang kørselsafgifter indføres i Danmark, så er det afgørende, at de ikke fører til øget beskatning af mobilitet.

## CO<sub>2</sub>-REDUKTION OG ØGET MOBILITET KAN FØLGES AD

Transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning udgør knap en 1/3 af den CO<sub>2</sub>-udledning, som Danmark frem mod 2020 er EU-retligt forpligtet til at mindske med 20 pct. Frem mod 2050 må det forventes, at kravet til Danmarks CO<sub>2</sub>-reduktion vil blive øget til 80–95 pct. Da vejtransporten udgør knap 95 pct. af transportsektorens samlede CO<sub>2</sub>-udledning, er det især for biler og lastbiler, at de største reduktioner skal findes.

De massive reduktionskrav indebærer, at vi kommer til at nedbringe vores mobilitet drastisk, hvis ikke det lykkes at sikre bæredygtig transport ved at tage CO<sub>2</sub>-effektive transportmidler i brug.

Danmark er ikke et bilproducerende land. Derfor er vi afhængige af grøn innovation i andre lande. Denne udvikling kan vi fremme gennem EU, som kan stille langsigtede, stabile og ambitiøse krav til nye bilers motorer, brændstoffer og dermed CO<sub>2</sub>-udledning. I 1990'erne indførte EU de såkaldte Euro-normer for bilers partikeludledning. I takt med at disse normer er blevet stadig skrapere, er transportens lokale luftforurening mindsket dramatisk. Samme tilgang er EU begyndt at anvende for at nedbringe bilers CO<sub>2</sub>-udledning.

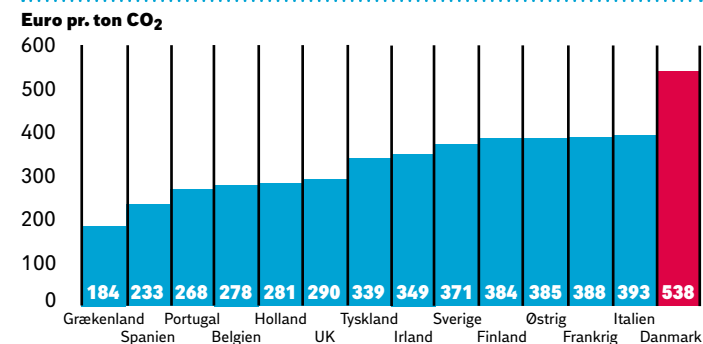
EU-landene er således enige om at stille krav til hver enkelt bilproducent, så nye personbiler fra 2015 i gennemsnit højst må udlede 130 g CO<sub>2</sub>/km. Det forventes, at EU løbende vil stramme disse krav, så nye biler fra 2020 i gennemsnit højst må udlede 95 g CO<sub>2</sub>/km. Alt i alt betyder EU's krav til nye biler, at de i gennemsnit bliver dobbelt så CO<sub>2</sub>-effektive i 2020, som de var i 1995. Frem til 2050 må vi forvente, at EU vil stramme CO<sub>2</sub>-skruen betydeligt hårdere.

I dansk optik er det endvidere vigtigt, at hver enkelt bilkøber har tilskyndelse til at vælge en CO<sub>2</sub>-effektiv bil blandt de mange biler, som til stadighed vil være på markedet. Hver gang dette mislykkes, så øges kravet tilsvarende til CO<sub>2</sub>-reduktioner et andet sted i Danmark – gennem hele bilens levetid.

Det er derfor helt afgørende, at vi fra dansk side supplerer med en omlægning af de danske afgifter på biler, så tilskyndelsen til hurtigere at tage de nye og bedre teknologier i brug øges. De danske afgifter på biler er i udgangssituation endda markant højere end i andre lande, så potentialet for at påvirke efterspørgselsiden ved en afgiftsomlægning er stort i Danmark.

DI har på denne baggrund foreslået, at registreringsafgiften, som i dag primært beregnes på baggrund af bilens værdi, omlægges til en CO<sub>2</sub>-baseret ejeravgift. En årlig CO<sub>2</sub>-afgift vil

## DE DANSKE BILAFGIFTER ER HØJEST – OGSÅ SET I FORHOLD TIL TRANSPORTENS CO<sub>2</sub>-UDLEDNING



**Note:** Bilafgifter i forhold til deres CO<sub>2</sub>-udledning fordelt på lande i 2007. De samlede bilafgifter indeholder CO<sub>2</sub>, benzin-, diesel- og vejbenyttelsesafgifter samt registrerings-, ejer- og ansvarsforsikringsafgifter. Alle afgifter er ekskl. moms. Bemærk, at Irland, Østrig, Sverige og Belgien er 2008-tal. Portugal er 2006-tal.

**Kilde:** ACEA – Tax Guide 2009 og 2010, SKAT, Eurostat, EU Pocketbook 2010 og DI-beregninger.



øge efterspørgslen efter grønne biler inden for alle bilklasser – store som små. Det vil give en grønnere og yngre bilpark.

### **TEKNOLOGINEUTRAL BESKATNING**

Det er svært at forudsige, hvilke teknologier der bliver fremtidens vinderteknologier. Fremtidens brændstoffer, el, brint og brændselsceller har ligesom udvikling af de eksisterende teknologier store CO<sub>2</sub>-reduktionspotentialer.

Det er derfor afgørende at sikre rammer, der fremmer en markedsdrevet og cost-effektiv teknologiudvikling, og som sikrer hurtig udbredelse af konkurrencedygtig teknologi. DI's forslag til omlægning af registreringsafgiften til en CO<sub>2</sub>-baseret ejerafgift er baseret på teknologineutralitet og vil fremme enhver CO<sub>2</sub>-effektiv teknologi.

### **NYE TEKNOLOGIER KRÆVER INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR**

Nye teknologier vil stille nye krav til standardiseringer og infrastruktur. Det er derfor afgørende fra dansk side at bidrage til, at der i EU hurtigt opnås enighed om relevante fælles standarder, som både skaber "level playing field" og sikrer størst mulig forudsigelighed for producenterne.

Udbygning af dansk infrastruktur (eksempelvis ladestationer) – på basis af nødvendige EU-standarder – skal ligeledes være på forkant for at mindske usikkerheden på efterspørgselssiden.

Udgangspunktet for prioritering af de infrastrukturinvesteringer, der skal fremme CO<sub>2</sub>-effektive teknologier i transportsektoren er, at de skal underlægges samme kriterier som alle andre investeringer i vores infrastruktur. Investeringer, der giver det største vækstbidrag, skal gennemføres først.



Hvordan får vi Danmark tilbage på vækstsporet? Høj mobilitet er ét af svarene. En infrastruktur i verdensklasse vil øge danske virksomheders internationale konkurrenceevne og bidrager til at skabe vækst i Danmark.

Ny infrastruktur anlægges ikke fra den ene dag til den anden. Vi skal allerede i dag tage fat på at drøfte, hvilken infrastruktur Danmark har brug for ikke kun om 10 år men også om 40 år.

Vi skal prioritere de investeringer, der giver det største vækstbidrag. Mange investeringer kan være fornuftige isoleret set, men vækstbidraget bliver større, hvis vi får etableret en velfungerende og sammenhængende infrastruktur. Her er det afgørende med en samlet plan.

Vision 2050 er en ambitiøs vision, der kan realiseres uden at føre til ekstra belastning af de offentlige finanser.