

Mindre CO₂ fra transport

**Et oplæg om reduktion af CO₂-
udledningen fra transporten**

Venstres folketingsgruppe
Maj 2008

Forord

EU-landene er enige om at sætte ambitiøse fælles mål for reduktion af CO₂-udslippet for at bidrage til at standse de menneskeskabte klimaforandringer. I EU-kommissionens udspil til en fælles klimapakke fra januar 2008 opstilles det ambitiøse mål, at EU-landene samlet set skal reducere CO₂-udslippet med 20 pct. inden 2020 sammenlignet med 2005. Kommissionens udspil behandles politisk senere i 2008.

En betydelig del af CO₂-reduktionen skal ske inden for de kvoteomfattede sektorer (fx industri og energi), og derudover vil hvert medlemsland få en reduktionsforpligtelse i de ikke-kvoteomfattede sektorer (fx landbrug og transport). Ifølge det seneste udspil skal Danmark reducere udledningen i de ikke-kvoteomfattede sektorer med 20 pct. inden 2020 i forhold til 2005. En endelig aftale om disse målsætninger forventes at foreligge i forbindelse med et EU-topmøde inden udgangen af 2008. Venstres ambition er, at vi reducerer den samlede CO₂-udledning med udgangspunkt i de internationale aftaler som Danmark forpligter sig til.

Fogh: Grundlæggende positiv over for EU's ambitiøse mål

"Danmark har været forrest i kampen for nogle ambitiøse EU-mål, og derfor agter vi selvfølgelig at fortsætte bestræbelserne på, at EU har ambitiøse klimamål både om vedvarende energi og nedbringelse af CO₂-udledningen. Vi vil også gerne fra dansk side vise et godt eksempel," fastslog statsminister Anders Fogh Rasmussen i forbindelse med offentliggørelsen af EU-Kommissionens klimapakke i januar 2008.

Kilde: Ritzau, 23. januar 2008

Alle sektorer skal bidrage til at nå de overordnede CO₂-mål, og selvom der ikke er fastsat konkrete mål for de enkelte sektorer, så vil transportsektoren også skulle bidrage for at sikre, at vi kan nå det overordnede reduktionsmål. Venstre ønsker ikke en ensidig begrænsning af transporten gennem dramatiske og uigennemtænkte tiltag, hvor man helt ser bort fra samfundsøkonomiske konsekvenser såsom tab af velfærd og konkurrenceevne for det danske samfund. Venstre ønsker at gå en anden vej, hvor en ambitiøs klimapolitik går hånd i hånd med fortsat vækst, jobskabelse og god konkurrenceevne.

Med dette oplæg præsenterer Venstre en lang række forslag, der alle leder frem mod målet om reduktion af CO₂-udledningen fra transport. Der er utvivlsomt behov for at sætte ind over en bred front. Oplægget rummer en derfor en bred vifte af kloge løsninger, der hver især kan bidrage til reduktion af CO₂-udledning. Venstre vil ikke bekæmpe transport – vi vil bekæmpe forurening. Løsninger med dette sigte vil også være en ledetråd for Venstre ved kommende politiske forhandlinger om fremtidens trafikale investeringer.

Det er Venstres håb, at dette oplæg vil inspirere til en konstruktiv politisk debat om, hvordan transportsektoren kan reducere udledningen af CO₂ på en omkostningseffektiv måde, så det ikke koster tab af konkurrenceevne – og dermed velfærd. Målet er mindre CO₂, og samtidig fortsat vækst, jobskabelse og velfærd. God læselyst!

Christiansborg, den 30. maj 2008

*Kristian Pihl Lorentzen
Venstres trafikordfører*



Reduktion af CO₂ fra transport – et vigtigt mål

Grundlaget for vores økonomiske velstand er blandt andet stadigt bedre og mere effektive transportformer. Menneskelig udvikling sker blandt andet på baggrund af mødet med andre ideer, kulturer og verdensdele. Vi bliver altså både menneskeligt og økonomisk rigere, når det er muligt at transportere sig hurtigt og billigt rundt i verden.

Venstres mål er derfor ikke at begrænse adgangen til transport af mennesker og gods. Til gengæld ønsker vi at begrænse den miljømæssige belastning, som transporten medfører. Gennem teknologisk udvikling og gennemtænkt politisk regulering vil det være muligt at bryde koblingen mellem øget transport og øget miljømæssig belastning. Desuden ønsker vi fokus på tiltag, der ved bedre planlægning kan minimere det samlede transportbehov, uden at det koster tab af velfærd.

Ved investeringer i CO₂-reducerende projekter skal der tages udgangspunkt i den samlede brug af transport for at finde frem til de projekter, hvor vi henter mest CO₂-reduktion for pengene. Omkostningseffektivitet er således et nøgleord. Vi skal med andre ord satse på de initiativer, som sikrer mest CO₂-reduktion for pengene.

Regeringen vil i efteråret 2008 præsentere en sammenhængende strategi for at nedbringe transportsektorens CO₂-udslip. Venstre ønsker naturligvis, at vores hjemlige politik skal afspejle vores internationale forpligtelser, og vi ser derfor frem til at indgå aktivt i dette arbejde.

Vi kan ikke løse CO₂-udfordringen uden at inddrage transportsektoren, da denne står for en meget betydelig andel af vores samlede CO₂-udslip. Helst så vi, at det internationale kvotesystem blev udvidet til at omfatte flere sektorer - herunder transport. Det vil give bedre muligheder for at foretage de mest omkostningseffektive CO₂-reduktioner først og dermed sikre mest muligt miljø for pengene.

Fogh: Vi skal ikke begrænse trafik, men vi skal begrænse trafikens miljøbelastning

"Det er illusorisk at tro, at man kan begrænse trafikken i bred forstand. Hvis vi både nationalt og globalt skal have opslutning til en ambitiøs klima- og energipolitik, er det nødvendigt at sikre, at den kan gå hånd i hånd med vækst, jobskabelse og god konkurrenceevne. Det hører med til et vækstsamfund, at der bliver mere og mere trafik. Så kan det ikke nytte noget, at man går ud og siger, at vi skal begrænse trafikken. Det er derfor mere et spørgsmål om, hvilken trafik vi vil fremme," fastslår Anders Fogh Rasmussen.

Kilde: Jyllands-Posten, 25. maj 2008

Der er to overordnede virkemidler, som vi bør bruge for at opnå mindre CO₂-udledning fra transporten; dels skal vi sikre, at transport gennemføres med et minimeret forbrug af brændstof. Dels skal vi gennem forbedret planlægning søge at reducere efterspørgslen efter transport. Disse to overordnede virkemidler er ledetråde for nedenstående konkrete forslag.

Syv konkrete indsatsområder

Med dette oplæg præsenterer Venstre en lang række konkrete initiativer og forslag, som bør overvejes i forbindelse med de kommende politiske drøftelser om reduktion af CO₂-udledning fra transportsektoren. De mange initiativer kan rummes under følgende overordnede syv temaer:

1. Kollektiv trafik og pendlere
2. En grønnere transport
3. Vejnettet, anlæg mv.

4. Cyklisme
5. Bedre information giver mulighed for grønnere adfærd
6. Alternativer til fossile brændstoffer
7. Skatter, afgifter og økonomiske incitament

Umiddelbart mangler mindst to centrale områder i ovenstående oversigt: søfart og luftfart. Det er helt bevidst, idet de to sektors CO₂-udslip i dag ikke er omfattet af samme regulering i forhold til Danmarks reduktionsforpligtelse. Dermed dog ikke sagt, at de to brancher ikke har et betydeligt medansvar for at reducere CO₂-udslippet.

Heldigvis er der også en forståelse for det i begge brancher. Venstre har med tilfredshed noteret, at en række luftfartsselskaber er gået forrest med hensyn til at reducere CO₂-udledningen. Disse initiativer må ventes at anspore andre luftfartsselskaber verden over til at gøre det samme. På samme måde har danske rederier været aktive for at sikre, at der er lavet den første aftale om reduktion af søfartens udledning i IMO-regi. Også dette er et betydeligt første skridt. Såfremt der alligevel bliver behov for regulering af disse områder, må det - med baggrund i sø- og luftfartens globale karakter - ubetinget ske på internationalt niveau, som vi eksempelvis har set med EU's Marco Polo II, der sigter på at flytte godstransport over lange strækninger fra motorvej til sø.

1. Kollektiv trafik og pendlere

Udbygning af den kollektive trafik vil i de kommende år spille en større og større rolle. Men hvis vi skal have folk til at bruge den kollektive trafik frem for bilen, skal den være topmoderne med høj kvalitet og god regularitet, så den bliver et godt alternativ til at holde i kø på motorvejen.

I løbet af de sidste tyve år er biltrafikken steget med 50 pct., og prognoser viser, at trafikken vil stige med op mod 70 pct. frem til 2030. Dette er et udtryk for, at Danmark er et samfund med vækst og fremgang. De stigende trafikmængder giver dels anledning til køer og dels øget CO₂-udledning fra biltrafikken. Venstre ønsker, at vi på sigt opnår en afkobling mellem mængden af trafik og den udledte forurening. Vi vil altså ikke bekæmpe bilerne, men vi vil bekæmpe forurening fra bilerne.

Den kollektive trafik skal være et mere attraktivt alternativ til privatbilismen. Derfor vil Venstre satse kraftigt på at forbedre regulariteten - altså tog og busser til tiden. Det er nemlig den afgørende forudsætning for, at pendlere frivilligt skifter fra bilen til toget. Centralt er fortsat renoveringen af de nedslidte skinner. Desuden skal vi på sigt udskifte tog-signalerne, så rettidigheden og trafikinformationerne forbedres. Den kollektive trafik gøres også mere attraktiv gennem bedre komfort, bedre sammenhæng mellem transportformerne samt ved at etablere flere parkeringsmuligheder ved stationerne. Man kan også forestille sig, at det gøres mere attraktivt at lade bilen stå ved en pendlerstation ved samtidig at lade pendlerkortet gælde som parkeringsbillet og pladsreservation på P-pladsen. Venstre vil derfor opprioritere en fortsat udvikling af den kollektive trafik i forbindelse med efterårets forhandlinger om en investeringsplan for infrastrukturen. Herunder vil vi specielt lægge vægt på de tættere befolkede områder, hvor den kollektive trafik står stærkest og har den højeste effekt.

Alt for mange biler kører i dag rundt på vejene med kun én passager. En række initiativer kan fremme samkørsel, så vi får flere passagerer i hver bil og dermed forholdsvis færre biler på vejene, hvilket medfører reduceret udledning af CO₂. Delebilisme og samkørsel bør derfor indarbejdes i trafikindsatsen, da det er en effektiv måde at forbedre miljøet på. Venstre vil støtte initiativer og kampagner, der fremmer delebilisme, ligesom vi også vil fremme oprettelsen af særlige parkeringspladser reserveret til delebiler og undersøge muligheden for særlige vejbaner reserveret til biler med flere passagerer.

Et andet alternativ for pendlere kan være hurtige transitbusser, som kører i særlige baner og dermed undgår køerne i myldretiden. Man kunne eksempelvis forestille sig pendlerbusser fra de større byer på Sjælland i retning mod København om morgenen med afgang i ti-minutters intervaller og i den modsatte retning om eftermiddagen. Venstre vil undersøge, om der er noget sikkerhedsmæssigt eller vejteknisk til hindring for at gennemføre forsøg med sådanne langdistance buslinjer, der kører i motorvejenes nødspor. Herunder ønsker vi at inddrage erfaringerne fra udlandet.

Venstre vil:

1. Opprioritere investeringerne i den kollektive trafik, så den bliver til et mere attraktivt alternativ til bilen. Derved skal den kollektive trafik i de kommende år spille en større og større rolle – især i byområderne.
2. Gøre det mere attraktivt at vælge den kollektive trafik frem for privatbiler, fx med tog til tiden, bedre trafikinformation, mere komfort mv.
3. Skabe bedre rammer for at tage bilen til nærmeste station og derfra fortsætte med toget, bl.a. gennem etablering af flere "parker-og-rejs"-anlæg ved de større pendlerstationer.
4. Motivere til samkørsel i privatbiler og til øget brug af delebils-ordninger, eksempelvis gennem særlige parkeringspladser og flere kampagner.
5. Undersøge mulighederne for forsøgsvis kørsel med særlige pendler-transitbusser i motorvejenes nødspor i myldretiden.

2. En grønnere transport

Godstransporten udgør en betydelig del af den samlede transport i Danmark. Og heraf udgør transport med lastbil klart den største del med knap 80 pct. i alt, mens transport på søen udgør 15 pct. og transport på bane udgør 6 pct.¹ Dog er CO₂-udledningen pr. transporteret enhed forskellig for transportformerne: Godstransport på vej udleder mere CO₂ pr. transporteret enhed end transport på bane, som igen udleder mere end transport på søen.

At lastbiltrafikken må være et fokusområde, er der således ingen tvivl om. Især ikke set i lyset af, at den er i stadig vækst og siden 1983 er steget med 30 pct. Denne stigning forventes at fortsætte i de kommende årtier, så det er afgørende, at en strategi for at reducere transportens klimabelastning blandt andet bør fokusere på godstransporten på vej.

Satsning på modulvogntog er én måde at sikre transporterhvervets fortsatte muligheder for at transportere - men med en reduceret miljøbelastning. De lange modulvogntog kan

¹ Infrastrukturkommissionens betænkning nr. 1493 (2008), kap. 1.

transportere ca. 50 pct. mere gods end normale lastvogne, og godstransport på modulvogntog udleder derfor alt andet lige ca. 15 pct. mindre CO₂. Ved brug af modulvogntogene overflødiggøres hver tredje lastvogn, så udover CO₂-gevinsten vil brugen af modulvogntog også forbedre fremkommeligheden på vejnettet. I 2008 startede et 3-årigt forsøg med brug af modulvogntog på danske motorveje. Hvis der som ventet bliver positive erfaringer med dette forsøg, vil Venstre arbejde for udbredelse af modulvogntog, så de også kan benyttes på det overordnede landevejsnet. Venstre vil derudover arbejde for udbredelsen af modulvogntog i hele EU, så vi udnytter det fulde potentiale. Jo færre lastbiler i EU og i Danmark, jo mindre CO₂.

I Holland har man høstet positive erfaringer med at give transportbranchen økonomiske incitamentter til at gennemføre brændstofbesparende tekniske forbedringer af køretøjer. Venstre ønsker en tæt dialog med branchen om at udnytte dette potentiale, så forbedringer kan gennemføres uden at svække danske transportvirksomheders konkurrenceevne. Eksempelvis viser forsøg fra Holland, at montering af sideplader på lastvogne kan reducere brændstofforbruget med op til 15 pct. Udnyttelse og udbredelse af sådanne positive erfaringer vil kræve målrettet oplysning suppleret med økonomiske incitamentter.

Flytning af gods fra lastvogne til bane skåner miljøet og reducerer CO₂-udslippet, da det medfører færre lastvogne på vejene. Dog er det et faktum, at godstransport kun er økonomisk og miljømæssigt fornuftigt over længere afstande, fx mellem landsdelene eller på tværs af landegrænser. Venstre vil udbygge og forbedre kombiterminalerne i Høje Taastrup og i Taulov, så de er rustet til at flytte gods fra vej til bane. Investeringer i samarbejde med private partnere kan desuden gøre kombiterminalerne mere attraktive med henblik på fremtidig udlicitering. Venstre ønsker endvidere, at Danmark i EU-regi presser på, for at liberaliseringen af godstransport kommer til at fungere i praksis, herunder ved at de enkelte lande sikrer den fornødne sporkapacitet, ligesom der også skal sikres bedre slottider til godstransport på bane.

Overførsel af gods fra vej og bane til skib er en anden måde at opnå en vis reduktion af CO₂-udslippet. Dette forudsætter imidlertid målrettede investeringer i bedre adgang til en række udvalgte danske havne, der besidder et stort potentiale for øget transport af gods på skib. Der er således brug for at investere i en "havnepakke", der sikrer bedre veje og jernbanespor helt ned til kajen.

At begrænse trængsel er endnu en måde at reducere CO₂-udledningen fra transport på. Hvis man kan få trafikken til at glide bedre, så vil mindre CO₂ blive udledt fra trafik. En måde at gøre dette på er ved at motivere bl.a. fragtselskaber til at levere deres varer om natten, så de store lastbiler ikke fylder op på vejene, samtidig med at almindelige danskere pendler til og fra arbejde. Der er mange gode initiativer i gang, og Venstre ser gerne, at vi kan motivere yderligere i denne retning. Samtidig kan erhvervslivet ved at udvise fleksibilitet i forhold til medarbejdernes arbejdstider være med til at reducere trafikken i myldretiden og flytte trafik til andre tidspunkter.

En betydelig del af trafikarbejdet – især i landets større byer – foregår med taxaer. I dag har de mest udbredte taxier et CO₂-udslip på 190-200 g/km, hvilket svarer til Energiklasse E. Venstre ønsker at justere lovgivningen, så kommunerne med virkning allerede fra 2009 får mulighed for at stille skærpede krav til taxaernes energieffektivitet og partikeludledning. Eksempelvis ved at give mulighed for at kræve energiklasse C samt krav om partikelfilter, idet sådanne tiltag skal implementeres med en for branchen rimelig overgangsordning.

Venstre vil:

6. Gøre forsøgsordningen med modulvogntog permanent, hvis der som ventet kommer positive erfaringer ud af forsøget, samt arbejde målrettet for at fremme udbredelsen af modulvogntog til hele EU.
7. Udbrede kendskabet til brændstofbesparende tekniske løsninger.
8. Undersøge økonomiske incitamenter, der kan motivere transportvirksomheder til at satse endnu mere på CO₂-reducerende tekniske løsninger.
9. Sikre en udbygning og forbedring af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov, så der skabes bedre rammer for at flytte godstransport fra vej til bane.
10. Tage initiativ til, at der i EU kommer fokus på bedre vilkår for godstransport på bane, herunder ved udbygning af sporkapacitet og gennem bedre slottider til gods på bane.
11. Investere i en "havnepakke", der skal sikre bedre veje og baner frem til kajen ved en række udvalgte danske havne.
12. Understøtte initiativer, som er medvirkende til at flytte trafik og transport fra myldretiden til andre tidspunkter af døgnet, hvor presset på vejnettet er mindre.
13. Gennemføre lovgivning, der giver kommunerne mulighed for at stille krav om mere miljøvenlige taxaer, der kører længere på literen og som er udstyret med partikelfilter.

3. Vejnettet, anlæg mv.

En betydelig årsag til unødvendig udledning af CO₂ er biler, som venter i køer og ustandseligt kører, triller, standser og kører igen. Derfor skal vi også i de kommende år fortsætte investeringerne i at forbedre fremkommeligheden på vejene. Et af Venstres fokusområder er, at vi investerer målrettet i at bekæmpe trængselsproblemer på vejene, så der opnås en stor CO₂-effekt af vores investeringer.

Ved fremtidige nyanlæg og ombygninger af infrastrukturen ønsker Venstre, at hensynet til CO₂, natur og miljø skal medtages, så projekternes indvirkning på natur og miljø indregnes som en faktor i den overordnede planlægning og i den politiske beslutningsproces.

Investering i intelligente transportsystemer (ITS) sikrer enklere, hurtigere og mere sikker transport. ITS kan på en intelligent måde styre biler og personer i bevægelse, så transporten effektiviseres ved at hjælpe trafikanterne til at optimere deres rutevalg. Informationen kan også omhandle kødannelse og andre hændelser, som påvirker trafikken. Tavlerne kan også bruges til at justere hastighedsgrænserne efter til forholdene. Det er dokumenteret, at ITS kan give 10-15 pct. mindre kødannelse, hvilket mindsker CO₂-udledningen markant på grund af en mere jævn trafikafvikling. ITS har allerede bevist sin værdi på eksempelvis Ring 3 omkring København, hvor elektroniske skilte fjerner 20 pct. af bilkøerne og reducerer bilernes brændstofforbrug med 10-15 pct.² Samtidig kan ITS øge trafiksikkerheden ved at reducere antallet af uheld med 25-30 pct. Venstre ønsker en bedre udnyttelse af teknologien til gavn for bedre og mere miljøvenlig afvikling af trafikken.

Trafiklysene i Danmark trænger generelt til justering og forbedring. Nye undersøgelser viser, at der er penge, køretimer og brændstof at spare ved forbedring af trafiklysene. Vejdirektoratet anslår, at der årligt spildes 19 mio. liter brændstof på grund af gamle og

² Akademiet for de Tekniske Videnskaber (2006): "Før trafikken går i stå"

defekte trafiklys.³ Staten skal vise vejen og forbedre de statsejede lyssignaler, da det vil opfordre kommunerne til at gøre det samme ved de mange kommunalt ejede trafiklys.

I forbindelse med større vejanlægsprojekter kan der som regel spares mange penge og transport, hvis man vælger at anlægge en vejstrækning i én samlet etape frem for i flere små etaper. Dette skyldes ikke mindst den såkaldte jordbalance, hvor man under arbejdet flytter jord og sand fra et område til et andet. Ved opdeling i mindre etaper opstår der behov for at flytte store mængder materialer helt væk fra området i stedet for blot at transportere det rundt på arbejdsstedet. Altså øget udledning af CO₂. Venstre ønsker derfor, at man ved alle større anlægsprojekter er opmærksom på jordbalancen og mulighederne for at spare penge og CO₂ ved at gennemføre projektet i kun én etape.

Et digitalt danmarkskort kan bidrage til at optimere transportplanlægningen i Danmark, hvilket også vil medvirke til, at CO₂-udledningen reduceres. Et digitalt vejkort kan endvidere nyttiggøres som et led i moderne trafikledelse, administration af vejområdet samt til bedre datagrundlag for trafikmodeller. Det digitale vejkort indebærer en detaljeret systematisk kortlægning og løbende opdatering af vejnettet helt ned i de mindste detaljer, blandt andet broklasser, frihøjder, bæreevne, hastigheder, vejarbejde osv. Det er naturligt, at vi søger at udnytte de positive erfaringer fra eksempelvis Norge og Sverige, idet der bør sigtes mod én samlet national løsning, ligesom erfaringerne fra det fælleseuropæiske Galileo-projekt muligvis kan inddrages. Kort- og Matrikelstyrelsen har i forvejen en lang række af disse oplysninger og bør udpeges som koordinerende myndighed for udarbejdelse af det digitale vejkort.

Venstre vil:

14. Fremover inddrage hensynet til CO₂, miljø og natur i forbindelse med planlægning af infrastrukturprojekter.
15. Fortsætte investeringerne i udbygning af vejnettet, bl.a. ved investere, hvor trafikken er tæt, og hvor vi dermed kan få bekæmpet trængsel og opnå en markant CO₂-effekt.
16. Snarest afsætte midler til en målrettet satsning på ITS, der kan øge fremkommeligheden på de eksisterende veje og minimere CO₂-udledningen.
17. Arbejde for, at det vedligeholdelsesefterslæb, der måtte være på de statsligt ejede trafiklys, indhentes.
18. Ved alle større anlægsprojekter vurdere, om der kan spares penge og CO₂ ved at gennemføre projektet i én etape frem for i flere mindre etaper.
19. Igangsætte udarbejdelse af et digitalt Danmarkskort, der kan bidrage til bedre planlægning af transporten samt reduceret brændstofforbrug.

4. Cyklisme

Cyklisme er et oplagt alternativ til privatbilen – dog primært i de store byer. Frivillige skift fra bil til cykel vil mindske udledningen af CO₂, og samtidig har øget cyklisme den gunstige sideeffekt, at det gavner folkesundheden. Selvom Danmark er et af de lande i EU, hvor cyklen bruges mest, er cyklismen siden 1990 desværre gået tilbage med ca. 30 pct. Denne udvikling skal vendes, så det bliver mere attraktivt at tage cyklen frem for bilen til sine daglige gøremål gennem forbedringer for cyklister generelt. Dette er især oplagt i de større danske byer, hvor

³ Steen Lauritzen, Vejdirektoratet (2007): "[Samfundsbesparelser ved bedre signalanlæg](#)"

afstandene er overkommelige på cykel. Venstre vil derfor stille skarpt på cyklistfremmende tiltag som bedre parkeringsforhold, ombygning af lyskryds, grønne cykelbølger, kampagner mm.

Faktaboks: Positive erfaringer med Odense Cykelby

Erfaringer fra Odense Cykelby-projektet viser, at det med en relativt beskedne investering er muligt at nå ganske mærkbare resultater:

- Vækst i cykeltrafikken på 20 pct. – det svarer til 25.000 ekstra cykelture hver dag.
- Godt halvdelen af de nye cykelture stammer fra bilister, der frivilligt har foretaget et skift.
- Der blev sparet udgifter for 33 mio. kr. på sundhedsområdet.

Projektet i Odense kostede i alt 20 mio. kr. hvoraf Vejdirektoratet og Transportministeriet finansierede halvdelen. Projektet blev gennemført succesfuldt udelukkende med positive virkemidler og dermed ingen form for restriktioner på biltrafikken.

Læs mere om projektet på www.cykelby.dk

De tidligere amtsveje er efter kommunalreformen overgået til at blive statsveje. Mange af disse veje anvendes til cykeltrafik. Nyanlæg og opgradering af cykelstier ved disse nye statsveje kan medvirke til at fremme cyklismen.

Venstre mener, at cyklisme kan fremmes gennem en forbedret planlægningsindsats med udarbejdelse af en samlet cykelsti-plan for det statslige vejnet, særlig inddragelse af hensynet til cykeltrafik i forbindelse med VVM-undersøgelser og målrettet etablering af ny trafikikker cykelinfrastruktur.

Venstre vil:

20. Afsætte en pulje til cyklisme i forbindelse med efterårets forhandlinger om investeringer i fremtidens infrastruktur, bl.a. til statslig medfinansiering af cykelbyprojekter i landets største byer.
21. Konsekvent inddrage hensynet til cyklister ved fremtidig fysisk planlægning (kommuneplaner, lokalplaner osv.) samt ved VVM-undersøgelser for konkrete infrastrukturprojekter.
22. Udarbejdelse af en samlet cykelstiplan for det statslige vejnet.
23. Undersøge om fremkommeligheden for cyklister kan styrkes, eksempelvis ved at tillade cyklister at køre til højre, selv om lyset viser rødt eller ved at lave grønne bølger for cykler i byerne.

5. Bedre information giver mulighed for grønnere adfærd

Langt de fleste danskere vil gerne køre miljørigtigt i hverdagen, men mange mangler viden om, hvordan man gør. I flere lande har man med stor succes spillet aktivt med på den såkaldte Ecodrive-kampagne. Udenlandske erfaringer viser blandt andet, at miljørigtig kørsel ("ecodriving"), dvs. kørsel med korrekt acceleration, nedbremsning, mere forudseende kørsel mv., medfører en gennemsnitlig CO₂-reduktion på 7 pct. for benzinbiler og 8-10 pct. for dieslbiler.⁴ Dette bør fremmes gennem oplysningskampagner generelt eller ved, som man

⁴ Ecodrive.org: "TNO Report 2006: The effects of a range of measures to reduce the tail pipe emissions and/or the fuel consumption of modern passenger cars on petrol and diesel"

bl.a. har gjort i Sverige, at lade ecodriving være en del af pensum på køreskolerne. Dette initiativ alene vil kunne sikre et meget betydeligt bidrag til at nå Danmarks reduktionsforpligtelse.

En anden måde hvorpå man kan øge trafikanternes bevidsthed om deres egen miljøbelastning, er gennem etablering af en interaktiv CO₂-beregner, som stilles gratis til rådighed for alle på nettet. Man kan dels forestille sig, at erhvervslivet vil benytte et sådant værktøj mere systematisk, og dels at der kan gå sport i at spare på CO₂'en for privatbilister.

Når danskere i dag køber ny bil, er det væsentligt at se på, hvor meget brændstof bilen forbruger både af hensyn til økonomien og for at få klarlagt, hvor meget CO₂ bilen udleder. Derfor er der i dag lavet en mærkningsordning for brændstoføkonomi. Kendskabet til denne mærkningsordning bør fremmes, så det bliver lige så naturligt at købe en bil i energiklasse A, som det i dag er at købe et køleskab eller en vaskemaskine i den bedste miljøklasse.

Venstre vil:

24. Igangsætte landsdækkende oplysningskampagner og kurser om miljøvenlig kørsel.
25. Stille krav om, at miljøvenlig kørsel indgår i køreskolernes pensum, ligesom det er tilfældet i fx Sverige.
26. Etablere en gratis interaktiv CO₂-beregner på internettet.
27. Forbedre bilkøbernes muligheder for at få kendskab til bilers miljøbelastning ved at udbrede kendskabet til de nuværende ordninger.

6. Alternativer til fossile brændstoffer

Skal vi på langt sigt sikre en mindre miljøbelastende transportsektor, er det altafgørende, at vi begynder en omstilling væk fra fossile brændstoffer. Ud over de miljømæssige gevinster vil det også have den hovedgevinst, at vi på sigt bliver mindre afhængige af fossile brændsler fra politisk ustabile politiske lande og regioner.

Transportsektorens totale afhængighed af fossile brændstoffer kan begrænses ved at introducere biobrændstoffer, altså bioethanol og biodiesel. Venstre er meget tilfreds med regeringsgrundlagets ordlyd om, at biobrændstoffer mv. skal udgøre mindst 5,75 pct. af al benzin og diesel i 2010 og 10 pct. i 2020. Bæredygtige biobrændstoffer vil reducere CO₂-udslippet med ca. 1,1 mio. tons CO₂ i 2020 svarende til næsten en tredjedel af transportens samlede reduktionsmål. Venstre mener, at disse mål for biobrændstoffer skal nås gennem et pålæg til benzinselskaberne. Venstre ønsker endvidere at sætte fart på den politiske proces i EU, så lovgivningsarbejdet herhjemme kan gennemføres hurtigst muligt, hvorved der skabes sikkerhed om de politiske intentioner, som er nedskrevet i regeringsgrundlaget.

En anden måde at nedbringe afhængigheden af fossile brændstoffer er gennem en satsning på alternative drivmidler, fx el-, hybrid- og brintbiler. Derfor har vi allerede taget en række betydningsfulde skridt i forbindelse med energiaftalen fra februar 2008, nemlig afgiftsfritagelse for brintbiler, en forlængelse af afgiftsfritagelsen for elbiler frem til 2012 samt en forsøgsordning med elbiler.⁵ Desuden skal vi i løbet af de kommende år sætte et analysearbejde og politiske drøftelser i gang, om hvorvidt der er brug for yderligere politiske

⁵ Klima- og energiministeriet (21. februar 2008): "Aftale om den danske energipolitik i årene 2008-2011"

tiltag for at fremme miljøvenlige plug-in-hybridbiler, når teknologien er markedsklar. Venstre ser endvidere meget positivt på, at flådeejere overvejer at introducere elbiler indenfor få år.

Faktaboks: Project Better Place

Dong Energy fremlagde i april 2008 et visionært projekt, hvor de vil bane vejen for miljørigtige el-biler til en attraktiv pris. Projektet vil, hvis det bliver virkelighed, sende miljøvenlige elbiler på vejene inden for de kommende år. Konceptet er, at bilejerne køber bilen, men lejer batteriet og betaler for at tanke strøm på bilen. Renault har påtaget sig arbejdet med leveringen af bilerne, og Nissan har udviklet en avanceret litium-ion batteripakke, som opfylder elbilens krav. Elbilen kan køre 160 kilometer på en opladning og kan få genopladet batteriet på en af de mange ladestationer, som Dong Energy og Project Better Place vil oprette rundt omkring i landet.

Kilde: www.ProjectBetterPlace.com

Alternative drivmidler som fx brint eller biogas er endnu ikke klar til at blive markedsført i stor skala, og selve infrastrukturen (tankanlæg mv.) skal etableres. Men der er stort potentiale i forsøg med busser baseret på eksempelvis biogas eller brint i større byer. Det vil dels aflaste nærmiljøet gennem lavere partikeludledning og dels reducere CO₂-udledningen. Samtidig vil det være teknisk muligt, da busserne jo vender tilbage til faste anlæg hver eneste aften. Venstre vil derfor have belyst, hvilke muligheder der er for forsøg med flåder af busser baseret på alternative drivmidler i større byer. Dette understøttes med midler til forskning og demonstration af alternative drivmidler.

Nye bilers brændstofforbrug skal ned – langt ned. Venstre ønsker, at Danmark skal gå forrest i EU med at stille skærpede krav til nye bilers brændstoføkonomi og CO₂-udledning. Venstre ønsker, at EU som minimum stiller krav om, at CO₂-udslippet højst må være 130 g/km i 2012 og 100 g/km i 2020. Det vil svare til, at nye biler i 2020 skal køre ca. 25 km/l, hvilket er en markant forbedring fra det nuværende niveau på ca. 15-16 km/l.

Desuden vil Venstre arbejde for, at der stilles internationale krav om gear-skift-indikatorer i alle nye biler – altså et lys der indikerer, hvornår det er tid til at skifte gear. Erfaringer fra Holland viser, at dette tiltag alene kan reducere CO₂-udslippet med 3-11 pct.⁶

Venstre vil:

28. Sætte fart på den politiske proces, så der skabes sikkerhed om de politiske intentioner om biobrændstoffer, som er nedskrevet i regeringsgrundlaget.
29. Fremme udbredelse af elbiler, herunder nyttiggøre el fra vindmøller ved opladning af batterier på tidspunkter i døgnet med lavt elforbrug.
30. Igangs sætte det nødvendige analysearbejde, så det afdækkes, hvorvidt der er brug for yderligere politiske tiltag for miljøvenlige plug-in-hybridbiler, så snart teknologien er markedsklar.
31. Belyse mulighederne for forsøg med busser på alternative drivmidler i udvalgte byer og understøtte udviklingen med midler til forskning og demonstration.
32. Presse på for, at der sættes bindende fælles-europæiske krav til nye bilers miljøbelastning, så CO₂-udslippet begrænses.
33. Arbejde for fælles internationale krav om gear-skift-indikatorer i alle nye biler.

⁶ Ecodrove.org: "TNO Report 2006: The effects of a range of measures to reduce the tail pipe emissions and/or the fuel consumption of modern passenger cars on petrol and diesel"

7. Skatter, afgifter og økonomiske incitament

Venstre ønsker at bilafgifterne er indrettet sådan at vi fremmer brugen af biler, der udleder mindst CO₂ og dermed også bruger mindst brændstof. Omlægningen af registreringsafgiften fra 2007 betyder, at små miljøvenlige biler er blevet billigere, mens store benzinslugere er blevet dyrere. Det medfører en samlet CO₂-reduktion på 175.000 tons årligt.⁷ Venstre ønsker på sigt at fortsætte ad denne vej, så det bedre kan betale sig at købe miljøvenlige biler frem for mere forurenende biler.

Venstre vil vi endvidere have undersøgt, om den betydelige transittrafik af udenlandske biler kan bidrage til den danske infrastruktur, samtidig med at vi fremmer en miljøvenlig dansk bilpark og transport. Man kunne eksempelvis skele til de østrigske erfaringer med deres enkle vignet-ordning med et motorvejsmærkat i forruden. Principperne i skattestoppet skal naturligvis respekteres, så eventuelle afgiftsændringer skal ske inden for rammen af et skattestop og en skattereform.

En væsentlig del af trafikarbejdet på de danske veje sker med køretøjer tilknyttet større flåder. Dialogen med flådeejerne (transportselskaber, leasingselskaber, transportintensive virksomheder generelt) om en reduktion af flådernes CO₂-udledning bør forbedres. Eksempelvis har man i Holland haft et CO₂-reduktions program for flåder, hvor flådeejeren modtog en økonomisk belønning på 10 euro pr. reduceret ton CO₂-udledning. Det har dog medført betydelige omkostninger på ca. 30 mio. kr. årligt.⁸ Venstre vil have de hollandske erfaringer med reduktionsprogrammer i flåder bedre belyst for at skabe klarhed om, hvorvidt eventuelle positive erfaringer herfra kan overføres til danske forhold.

Den offentlige sektor har også en flåde. Her tænkes blandt andet på de mange hjemmepleje- og renovationsbiler. Derfor bør det offentlige gå forrest i reduktionen af CO₂ og få udskiftet deres køretøjsflåde til energieffektive biler, så dette aspekt indtænkes i forbindelse med offentlige indkøb.

Venstre vil:

34. Forfølge princippet fra den gennemførte omlægning af bilafgifterne, som har sikret, at det bedre kan betale sig at købe miljøvenlige biler frem for mere forurenende biler.
35. Have belyst, hvordan udenlandsk transittrafik kan komme til at bidrage til den danske infrastruktur og miljømæssigt fornuftig transport.
36. Venstre ønsker en belysning af Hollands erfaringer med CO₂-reduktionsprogrammer i flåder med henblik på mulig udnyttelse af positive erfaringer under danske forhold.
37. Indtænke energieffektivitet i forbindelse med det offentliges indkøb af køretøjer.

Afslutningsvis skal det understreges, at Venstre vil sikre sammenhængen mellem de konkrete initiativer i dette oplæg og den langsigtede plan for investeringer i den trafikale infrastruktur, der ventes udarbejdet som led i en bredt funderet politisk aftale inden udgangen af 2008.

⁷ L217 (2006/07): "Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven. (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.)"

⁸ Subsidieregeling CO₂-reduction Verkeer en Vervoer