

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af transportens energiforbrug

Folketinget pålægger regeringen at fremlægge konkrete forslag til, hvorledes en række effektiviseringstiltag af transportens energiforbrug kan bidrage til at reducere trafikens CO₂-udledning.

Bemærkninger til forslaget

Dette beslutningsforslag udgør et af flere som tilsammen udgør en pakke, som sigter på at reducere transportområdets klimabidrag. Skiftende regeringer har svigtet at gøre en indsats for at reducere transportsektorens klimabidrag, selvom det ikke har skortet på rapporter, som gennem årene har peget på konkrete tiltag, som derefter blot er lagt på hylden eller syltet.

I dette forslag er fokus på forskellige effektiviseringstiltag målrettet transportens energiforbrug og som vil have en positiv klimaeffekt.

I det følgende præsenteres et udsnit af mulige tiltag, som er hentet fra den ikke offentliggjorte rapport fra 2015 fra Transportministeriet "Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer".

Øget hastighedskontrol. Hastighedsoverskridelser kan nedbringes ved øget hastighedskontrol eller ved højere bøder eller en kombination af disse. Potentialet afhænger af indsatsen, og effekten ligger derfor i et stort interval. Tiltaget har størst effekt på motorveje, idet der er mulighed for, at en høj hastighed nedbringes, hvilket sparer mest brændstof.

Ifølge Vejdirektoratets hastighedsbarometer ligger gennemsnitshastigheden på 110 km/t på motorvejsnettet ca. 5 km/t over det tilladte. Hastigheden på 130 km/t nettet ligger i gennemsnit under hastighedsgrænsen, men for de, der overskrider, vil CO₂ potentialet være særlig stort. Hastighed på landevej overskrides især i Jylland, hvor der i gennemsnit overskrides med 5 km/t.

Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,1-2,0 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050 afhængig af ambitionsniveauet, dvs. udbredelse, frekvens og intensitet af kontrollen.

Højere bøder ved hastighedsoverskridelser. Der henvises til beskrivelsen ovenfor da tiltaget sigter mod samme effekt. Effekten af de to tiltag, øget hastighedskontrol og højere bøder, kan ikke direkte lægges sammen, men tiltagene kan supplere hinanden.

Intelligent hastighedstilpasning (ISA). I sin simpleste form er ISA (Intelligent Speed Adaption) en GPS-baseret teknologi, der advarer føreren af bilen, når den tilladte hastighed overskrides. Tiltaget kan dermed reducere gennemsnitshastigheden, hvilket sparer brændstof og dermed CO₂. På længere sigt kan ISA udvikles til mere end blot en advarsel, når hastigheden overskrides, og i stedet aktivt begrænse den kørte hastighed til det tilladte.

Med udgangspunkt i tidligere beregninger fra Trafikstyrelsen skønnes det, at tiltaget kan bidrage med at reducere energiforbruget med 0,3 PJ i 2020, såfremt ISA er installeret i 25 pct. af bilerne. Med stigende udbredelse til 50 pct. af bilerne i 2035 er reduktionen fremskrevet til 0,5 PJ i 2035 og til 0,9 PJ i 2050 ved 75 pct. udbredelse i bilerne.

Tiltaget er til gavn for trafiksikkerheden og en reduktion af hastighedsoverskridelser sparer også CO₂. Tiltaget påvirker ikke mobiliteten, men medvirker til at nedbringe en ulovlig hastighed til en lovlig. Implementering kan evt. støttes via omlægning af nuværende overflødige fradrag i biludstyr.

Fremme af energivenlige dæk. Tiltaget består i at gennemføre en kampagne om det nye EU-lovpligtige dækmærke. Mærket angiver dækkets rullemodstand, vejgrebet på våd vej og dækstøjen til omgivelserne. Kampagnen skal påvirke dæksalget i retning af dæk med lavere rullemodstand. Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,1-0,2 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050. Tiltaget kan have en lille positiv effekt på mobiliteten, da de reducerer bilisternes rejseomkostninger gennem brændstofbesparelser. Implementering kan evt. støttes via omlægning af nuværende overflødige fradrag i biludstyr.

Energirigtige offentlige kørselsordninger. Tiltaget består i at indføre energirigtige kørselsordninger i det offentlige ved at koordinere kørsel på tværs af ordninger og kommuner. Derved kan man udnytte vognparken mere optimalt. Det kan eksempelvis være skolekørsel, lægekørsel, handicaptransport mv., der får et større brugergrundlag for det enkelte køretøj. Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,1 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050. Der vil være en lille forøgelse af rejsetiden som følge af mulige længere rejseruter på tværs af kommunegrænser. Samlet set er der derfor en lille negativ effekt på mobiliteten.

Certificering af virksomheds- og kommunesamarbejder om grøn erhvervstransport. Tiltaget omhandler en videreudvikling af den frivillige grønne certificeringsordning for transport i kommuner og virksomheder. Hver deltager i ordningen skal reducere deres CO₂-udledning med mindst 2 pct. om året. Virkemidlet består af flere brændstofbesparende tiltag som f.eks.:

- Flådestyring og optimering af vognparken.
- Skift til alternative drivmidler.
- Anvendelse af dæktryksindikatorer.
- Hastighedsbegrænsere.
- Sporing af aksler.
- Kurser i energieffektiv køreteknik.
- Fremme af webmøder frem for fysiske møder.

Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,4 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050. Det reelle potentiale afhænger af, hvor mange aktører der deltager i projektet. Tiltaget vurderes ikke at påvirke mobiliteten.

Skærpede energikrav og krav om indkøb af mere energieffektive biler i den offentlige sektor.

Trafikstyrelsen har udgivet anbefalinger til det offentliges køb af biler med lavt energiforbrug. Tiltaget her går ud på at gøre disse anbefalinger obligatoriske, så der stilles energikrav til de biler, som det offentlige køber eller leaser. Tiltaget vil reducere energiforbruget og dermed udledningen af drivhusgasser. Trafikstyrelsen skønner, at 10 pct. af indkøbene allerede følger tiltagets anbefalinger. Der er derfor regnet med, at der kan opnås en yderligere reduktion i CO₂-udledningen på 15 pct. for de resterende 90 pct. af de nyindkøbte køretøjer. Dette svarer til omkring én energiklasse. Besparelsen opnås både ved fokusering på at få udskiftet de mest energiforbrugende køretøjer og ved krav til energiklasse. Der er "metodefrihed", dvs. at der kan indkøbes konventionelle biler i de mest energieffektive energiklasser eller f.eks. elbiler. Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,6 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050. Tiltaget regnes for at være udgiftsneutralt og påvirker dermed ikke mobiliteten. Tiltaget vurderes endvidere, at kunne påvirke omstillingen til vedvarende energi i en positiv retning.

Krav til vejbelægnings rullemodstand. Vejbelægningen har indflydelse på bilers rullemodstand. F.eks. giver veje der er bløde, deforme eller ujævne øget køremodstand. Ved at fokusere på denne rullemodstand, uden at vejens øvrige egenskaber mht. friktion, dræn og støj mv. sættes over styr, kan energiforbruget reduceres. Tiltaget vurderes relevant ved nyetablering af veje og på eksisterende veje efterhånden som vejbelæggningerne fornys på grund af slitage.

Vejteknisk Institut har i en årrække gennemført tests af forskellige belægninger, bl.a. for at få afklaret om mindre rullemodstand forringer trafikikkerheden. Der er ligeledes udført forsøg i udlandet, ligesom der er interesse for veje med lav rullemodstand i EU.

Forsøg med vejbelægninger med lav rullemodstand viser, at der er et potentiale for brændstofbesparelse på 3-5 pct., hvor potentialet er størst for tunge køretøjer og mindst for lette køretøjer.

Energibesparelspotentialet vurderes at være 1,7-1,8 PJ pr. år i 2020, 1,6 PJ pr. år i 2035 og 1,7 PJ pr. år i 2050.

Mindre rullemodstand fra vejens belægning reducerer brændstofforbruget, hvilket mindsker rejseomkostningerne og dermed giver en positiv effekt på mobiliteten.