

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag ved begrænsning i transportvæksten via planlægning og kørselsafgifter

Folketinget pålægger regeringen at fremlægge konkrete forslag til, hvorledes ændret planlægning samt implementering af kørselsafgifter kan reducere væksten i transporten og dermed 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 tiltag, hvor ændret planlægning samt implementering af kørselsafgifter 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".

Forbedret stationsnærhed i fremtidig byplanlægning. Stationsnær lokalisering af kontorarbejdspladser og boliger mv. ved velbetjente stationer kan bidrage til at nedbringe efterspørgslen efter biltransport og øge togets markedsandele. Data fra Transportvaneundersøgelsen for hovedstaden og Østjylland indikerer, at der kan være et energireduktionspotentiale af øget stationsnærhed for boliger og kontorarbejdspladser. Der er ikke opgjort en effekt for 2020, mens potentialet for 2035 er opgjort til 1,0-1,5 PJ pr. år og for 2050 til 1,5-2,3 PJ pr. år.

Tiltaget vurderes at bidrage positivt til en omstilling til vedvarende energi, da tiltaget medfører overflytning til kollektiv transport. Det forventes samtidig at påvirke mobiliteten positivt.

Forbedret nærhed til bycentrum i fremtidig byplanlægning. Efterspørgslen efter biltransport kan reduceres ved at placere boligerne tættere på byregionernes centrum samt ved at placere arbejdspladser i selve bymidterne i de større byer.

En forskydning af nybyggeriet nærmere centrum kan ske gennem byomdannelse og byfortætning fremfor nyudlægninger på bar mark uden for byområderne.

Energireduktionspotentialet er vurderet til 2,1 PJ pr. år i 2050 på baggrund af skønnede effekter på CO₂-udledningen fra Naturstyrelsen. Det antages i screeningen, at effekten i 2035 er det halve af effekten i 2050. Naturstyrelsen påpeger, at der kan være en positiv effekt af at placere detailhandlen i bymidten, men det indgår ikke i deres skøn.

Tiltaget vurderes at bidrage positivt til en omstilling til vedvarende energi, da tiltaget medfører overflytning til kollektiv transport og cykling. Tiltaget forventes samtidig at påvirke mobiliteten positivt, omend der ikke foreligger konkrete analyser.

Fremme af virtuelle møder i det offentlige. Fremme af virtuelle møder reducerer behovet for fysiske møder og den transportefterspørgsel, der er forbundet hermed. Virtuelle møder er allerede udbredt, men der er et betydeligt uforløst potentiale.

Tiltaget indebærer, at der installeres udstyr til afholdelse af virtuelle møder i offentlige organisationer samt krav om (eller fokus på), at mødeaktiviteter i videst muligt omfang afholdes som virtuelle møder. Det vil formodentlig også kunne fremme anvendelsen af virtuelle møder i den private sektor.

Tiltaget kan igangsættes på kort sigt, da den nødvendige teknologi eksisterer. F.eks. anvendes virtuelle konferencer på forsøgsbasis af de danske domstole.

Tiltaget vurderes at have en positiv effekt på mobiliteten, da det reducerer transportomkostningerne i tid og penge for mødedeltagere.

Fremme af hjemmearbejdspladser i det offentlige. Fremme af hjemmearbejdspladser kan bidrage til at mindske transportefterspørgslen. Mange offentlige ansatte får allerede i dag stillet en hjemmearbejdsplads til rådighed. Tanken med dette tiltag er at udbrede det til at omfatte endnu flere offentlige ansatte. Tiltaget reducerer energiforbruget ved at reducere antallet af bilture, samt flytte bilture væk fra myldretiden til tidspunkter med ophold i trafikken. Energibesparelspotentialet vurderes til på både kort og lang sigt at være omkring 0,4 PJ pr. år. Tiltaget vil have en positiv effekt på mobiliteten, da transporttiden og rejseomkostningerne reduceres. Hertil kommer, at tiltaget kan få en positiv effekt på fremkommeligheden, da antallet af daglige pendlerture kan reduceres.

Kilometerbaseret kørselsafgift for person-, varebiler og motorcykler. Tiltaget omfatter indførelse af et GPS-baseret kørselsafgiftssystem for person- og varebiler samt motorcykler, som ligger ud over det eksisterende afgiftssystem. Tiltaget indebærer hermed et merprovenu til staten. Tiltaget vurderes at reducere energiforbruget betragteligt, da meromkostningen forventes at reducere antallet af kørte kilometer. I den udstrækning, at tiltaget øger den kollektive transports andel af den samlede transportmængde, vil tiltaget have en positiv effekt på omstillingen til vedvarende energi. Det vurderes, at tiltaget har en negativ effekt på mobiliteten, da den økonomiske meromkostning overstiger den mindskede trængsel og forkortet rejsetid.

Kørselsafgift for tunge køretøjer. Tiltaget indebærer en kilometerbaseret kørselsafgift på danske og udenlandske lastbiler. Der tages udgangspunkt i, at afgiften pålægges statsvejene og muligvis også kommunale veje, men den konkrete udformning afhænger af eventuelle videre analyser. Tiltaget kan medvirke til at reducere energiforbruget, dels ved at meromkostningen ved transport reducerer transportmængden og kørte lastbilskilometer, dels ved at vognmændene får et øget incitament til at optimere kørslen og i højere grad udnytte kapaciteten i lastbiler. Størrelsen af energibesparelspotentialet afhænger af den konkrete udformning af tiltaget, men såfremt kørselsafgifterne fører til 10-20 pct. lavere CO₂-udledning fra tunge køretøjer, vil energiforbruget i transportsektoren kunne reduceres med 3,0-5,9 PJ i 2035 og 3,6-7,1 PJ i 2050. Tiltaget øger de kørselsomkostninger, der er forbundet med lastbiltransport, hvorfor tiltaget har en negativ effekt på mobiliteten.