

gennem andre virkemidler er muligt at få befolkningen til at vælge mere energiøkonomiske biler og/eller mere energiøkonomiske transportformer.

Muligheder for reduktioner i CO₂-emissionen gennem anvendelse af andre drivmidler end benzin og diesel med mindre CO₂-indhold, f.eks. biobrændsler, skal løbende vurderes. På længere sigt vil der sandsynligvis være mulighed for en sådan omlægning, men på kortere sigt er mulighederne begrænsede. Eksempelvis peger hidtidige undersøgelser på, at det er forbundet med større omkostninger og energiforbrug at producere biobrændsler til transportsektoren end til andre energiforbrugende sektorer. Derfor bør biobrændsler i første omgang anvendes i andre sektorer.

En øget satsning på de teknologiske muligheder vil sandsynligvis ikke være tilstrækkeligt til at opfylde den nuværende CO₂-målsætning i transportsektoren, hvorfor der må tages andre initiativer i anvendelse. Initiativer, der ofte fremhæves i den forbindelse, er mulighederne for en omlægning af biltransport til cykel, gang og kollektiv trafik gennem en forbedring af grundlaget for disse transportformer.

Når det drejer sig om en omlægning til cykel og gang, er der ingen tvivl om, at det kan føre til en reduktion af CO₂-emissionerne. Imidlertid er det begrænset, hvor meget transport der kan omlægges til cykel og gang. I disse år tages adskillige initiativer til at forbedre cyklisternes forhold, og i forbindelse med regeringens handlingsplan vil denne indsats blive overvejet nærmere i relation til mulighederne for CO₂-reduktioner.

Når det drejer sig om kollektiv trafik, er sagen naturligvis noget mere kompliceret, idet kollektiv trafik som bekendt også bruger energi. I større byer vil den kollektive trafik være mere energiøkonomisk end biltransport, mens det modsatte naturligvis godt kan være tilfældet i mindre bysamfund.

Regeringens politik er, at mulighederne for at mindske CO₂-emissionerne ved at forbedre den kollektive trafik skal udnyttes. I disse år foretages store investeringer i den kollektive trafik. Begrundelsen for investering er ofte ikke primært CO₂-spørgsmål, men andre fordele, der knytter sig til den kollektive trafik.

Jeg tænker her på de store investeringer i kollektiv trafik i hovedstadsområdet og de faste jernbaneforbindelser over Øresund og Storebælt.

Jeg håber, at den brede interesse i Folketinget for kollektiv trafik også vil slå igennem, når vi skal drøfte de fremtidige investeringer i hovedjernbanenettet. Trafikministeriet har netop udsendt en rapport om de undersøgelsesarbejder, der er igangsat på dette område.

Der peges nogle gange på, at det især er bilpendlingen, der bør omlægges til cykel-, gang- og kollektiv trafik. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at bilkørsel mellem bolig og arbejdsplads kun udgør omkring en tredjedel af den samlede bilkørsel, og kun en del af denne kørsel finder sted i større byer, hvor der kan ske en energibesparelse ved omlægning af kørslen til kollektiv trafik.

En meget stor del af bilkørslen er fritidskørsel, hvor omlægning til kollektiv trafik vil være meget, meget vanskelig. Dette understreger endnu en gang, at der er grænser for mulighederne for at opnå CO₂-reduktioner ved omlægning af biltransport til cykel-, gang- og kollektiv trafik, men det er lige så klart, at en omlægning af bilpendling kan spare energi, især hvis mulighederne for omlægning til cykel-, gang- og kollektiv trafik kombineres med en aktiv lokaliseringspolitik.

I det foregående har jeg nævnt nogle temaer, der har været centrale i den politiske debat, men herudover er der f.eks. muligheder for at spare energi ved at fremme energirigtig kørsel og i samarbejde med godstransporterhvervet vurdere mulighederne for en optimering af godstransporten. Indsatsen til CO₂-reduktioner på transportområdet kan således ske på flere forskellige måder. Der vil være tiltag, som det sandsynligvis er forholdsvis nemt at opnå bred politisk enighed om som f.eks. satsning på mere energiøkonomiske biler.

Ideer til nye initiativer er velkomne. Nogle vil måske vise sig at være ganske fantasifulde, men måske urealistiske, mens andre vil være umiddelbart egnede til nærmere overvejelser. Regeringen er åben for nye ideer og dialog herom.

Til foråret vil regeringen som sagt fremlægge en samlet handlingsplan for CO₂-reduktioner, hvoraf det vil fremgå, hvorledes indsatsen i transportsektoren er afvejet i forhold til andre sektorer, og jeg håber, vi til den tid får en konstruktiv debat om udspillet.