

## REFERAT

Dato 22. december 2013  
J. nr. 2013-1896

### **Referat fra andet følgegruppemøde for brancheorganisationer vedr. Roadmap afholdt d. 17. december 2013**

#### **Fremmødte**

- Torben Lund Kudsk, Forenede Danske Motorejere
- Ove Holm, Dansk Transport og Logistik
- Tom Elmer Christensen, Danske Havne
- Per Henriksen, Brancheforening for Dansk Luftfart (BDL)
- Jørn-Henrik Carstens, ITD- Brancheorganisation for den danske vej-  
godstransport
- Michael Branner, Danske busvognmænd
- Søren Englund, Trafikselskaberne i Danmark
- Kjeld Hougaard Jensen, Fagligt Fælles Forbund
- Rune Noack, DI transport
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv
- Lisa Bjergbakke, Energistyrelsen
- Morten Pedersen, Energistyrelsen
- Tine Lund Jensen, Transportministeriet
- Karoline Lolk, Transportministeriet
- Sara Vincentzen, Transportministeriet
- Emil Hausgaard, Transportministeriet



## **Indledning**

Indledningsvist bød Tine Lund Jensen velkommen til det andet møde i følgegruppen, da Søren Wille desværre ikke kunne være til stede.

Tine Lund Jensen fortalte at punkt 4 og 5 på dagsordenen vil blive slået sammen til et samlet punkt.

## **Opsamling fra følgegruppens møde med Klima-, Energi- og Bygningsministeren og departementschef Jacob Heinsen d. 29. oktober**

Tine Lund Jensen takkede for et godt møde, og Transportministeren havde bedt Tine Lund Jensen beklage, at hun desværre ikke kunne være til stede på dette møde.

Der var ingen bemærkninger fra følgegruppens medlemmer som opfølgning på dette møde.

## **Hovedkonklusioner fra efterårets temaarrangementer**

Til dette punkt blev der holdt 5 oplæg med hovedkonklusioner fra de 5 afholdte temaarrangementer, og efter hvert oplæg havde følgegruppens medlemmer mulighed for at komme med bemærkninger eller spørgsmål.

### Temaarrangement om teknologier og drivmidler

Oplæg v/Torben Lund Kudsk.

I oplægget blev det nævnt, at temaarrangementet viste at der skal arbejdes indenfor mange forskellige spor, når man taler udvikling af køretøjsteknologier og alternative drivmidler. Det er fx ikke tilstrækkeligt kun at fokusere på el og brint, hvis 2050 målsætningen skal nås. Derudover blev det pointeret, at det i sidste ende er en politisk opgave at sikre teknologier og alternative drivmidler, da det handler om at frembringe de rette afgiftsstrukturer og rammevilkår.

Endvidere blev det fortalt, at bilproducenterne arbejder hen mod at øge udbuddet af hybridbiler.

Ift. udviklingen af batterier til elbiler, er det vigtigt at væbne sig med tålmodighed, da det kan komme til at tage en del tid, før disse er endeligt klar til bred kommercialisering.

Det forventes, at brint vil spille en væsentlig rolle, og at det vil få et markeds-gennembrud i 2020-2025, men at det vil kræve investeringer i infrastrukturen, da der bl.a. skal anlægges et landsdækkende net af tankstationer.

Ift. at udbrede gas vil dette også kræve et net af tankstationer, men for at disse kan løbe rundt, vil det kræve et meget stort salg af gas på hver enkelt station.

For lastvogne forventes det at både flydende og komprimeret gas, el og bio-brændstoffer vil komme til at have potentiale.



I forhold til biobrændstoffer, er det vigtigt at skelne mellem low blend og high blend. Low blend kan anvendes til nuværende privatbiler, hvorimod high blend kræver udskiftning af bilparken. Det forventes, at biobrændstoffer vil kunne dække 10 % -40 % af behovet for brændstof i transportsektoren, men der mangler rammebetingelser for at kunne sætte udviklingen i gang. Herudover vil omlægning af afgifter også være nødvendige.

Der var ingen bemærkninger til oplægget fra de øvrige deltagere. For mere information om dette temaarrangement henvises til materialet herfra, som kan ses på Transportministeriets hjemmeside.

### Temaarrangement om grøn vækst

Oplæg v/Tom Elmer Christensen.

Tom Elmer Christensen bemærkede, at der til dette arrangement ikke kom nogen ny og revolutionerende viden, men at det var interessant at få sat allerede kendt viden i perspektiv.

Til dette temarrangement var et af hovedemnerne, at man i Danmark ikke er god nok til at omdanne viden til eksport. Dette kan sikres gennem øget sammenhæng mellem videns udviklere, herunder universiteter og den private sektor.

Elektrificering og biobrændstoffer blev gentagne gange nævnt som løsninger.

Et andet tema var, at man skal sørge for at nedbryde den silotænkning, der på nuværende tidspunkt eksisterer, bl.a. mellem ministerier.

Ved oplæg fra Novozymes blev det forklaret, at der vil være mulighed for sikring af en betydelig mængde jobs, ifb. med anlæggelse af biobrændstof-værker, herunder både byggejobs samt permanente jobs. Samtidig kan man også sikre jobs i ophavslandet for disse værker.

Ved oplæg fra Wuxus blev det forklaret, at man gennem it-logistiksystemer potentielt kan effektivisere godstransporten for lastbiler med 30-40 %.

Det blev bemærket, at det er vigtigt man holder sig til de naturlige forudsætninger, der er i Danmark. Dette har også vist sig historisk at være det optimale, ift. at skabe vækst.

Der var ingen bemærkninger til oplægget fra de øvrige deltagere. For yderligere informationer om dette temaarrangement henvises til materialet herfra, som kan ses på Transportministeriets hjemmeside.

### Temaarrangement om kollektiv trafik og cyklisme

Oplæg v/Sara Vincentzen.



Sara Vincentzen forklarede, at det overordnede tema til dette arrangement var, hvordan man får flyttet mennesker fra biler over til den kollektive transport samt cykler. Der var ca. 60 deltagere til arrangementet, fra bl.a. kommuner, myndigheder, trafikelskaber, forskningsinstitutioner og en række forskellige organisationer. Der var to indledende oplæg, 5 inspirationsoplæg, herefter gruppearbejde og en opsamlende debat.

I det første indledende oplæg ved Transportministeriet blev der fortalt om arbejdet med den nationale cykelstrategi, og problemstillingerne det arbejde har afdækket. En af hovedpointerne var, at man ikke kan tale om "one size fits all", da der er store forskelle på tværs af landet.

Trafikstyrelsen fortalte herefter om de projekter og investeringer der er på vej i den kollektive trafik, herunder TogfondDK og implementeringen af timemodellen, anlæggelse af letbaner og en række andre projekter.

Der blev herefter afholdt oplæg om, hvad man kan gøre for at gøre den kollektive trafik og cyklen mere attraktiv ift. bilen. Der var repræsentanter fra fem transportformer.

FDM pegede på, at bilen udgør langt den største del af persontransportarbejdet, og det vil den blive ved med i fremtiden på grund af en række forskellige forhold. Det blev pointeret, at det er svært at se reelle alternativer til bilen på landet, hvor de kollektive tilbud ikke er så tilgængelige. Det blev også pointeret, at hvis husstanden først har anskaffet sig en bil, er der ikke noget økonomisk incitament til at lade den stå.

Arriva fortalte om et forsøgsprojekt i samarbejde mellem Arriva og Midtrafik som skulle gøre det trygt og enkelt for kunderne at gennemføre en samlet rejse med både bus og tog. Projektet førte til flere passagerer.

Metroselskabet fortalte at de rejsende gerne vil benytte kollektiv transport, men at der er behov for til- og fra-bringer løsninger (cykler, parkeringspladser mm.). Derudover pointerede han vigtigheden af stationsnærhedsprincippet i byplanlægningen.

Cyklistforbundet fortalte om en række tiltag som vil kunne fremme cyklen: Cykelparkering, cykelmedtagning, bycykler, el-cykler, firmacykler. Derudover blev det pointeret, at det er vigtigt at staten tager medansvar for dette, hvis det for alvor skal rykke.

Movia fortalte om deres +way koncept, som handler om at sammentænke den kollektive trafik med byrummet. Der er flere +way projekter i gang, og det forventes at kunne føre til stigning i passagertal og øget indtjening.



Et af hovedbudskaberne var, at der skal tænkes i samlede løsninger, hvis det skal være konkurrencedygtigt overfor bilen. Hele rejsen, fra hjem til arbejde, skal tænkes som et samlet hele. Hertil kræves samarbejde mellem trafik-selskaber (sammmentænkning af køreplaner, billetformer og betalingsformer, fælles rejseinformation mm.), samt til- og fra-bringer løsninger (stationspar-keringspladser, cykelmedtagning, bycykler, firmacykler mm.).

Et andet budskab var, at der er behov for at tænke kollektiv trafik og cyk-lisme ind i den mere langsigtede planlægning og byudvikling. Bl.a. blev byfortætning, herunder stationsnærhed som planprincip nævnt som eksem-pel herpå. Andre eksempler var bindende planlægningsprincipper for anlæg af nye stationer (parkeringspladser, realtidsinformation mm.) og en infra-struktur som støtter op om kollektiv trafik og cyklisme (fx cykelsuperstier).

Der var ingen kommentarer fra følgegruppens medlemmer til dette temaar-rangement. For yderligere information om temaarrangementet henvises til materialet herfra, som kan ses på Transportministeriets hjemmeside.

#### Temaarrangement om drivkræfter i trafikvæksten

Oplæg v/Sara Vincentzen.

Sara Vincentzen berettede, at der blev afholdt en række oplæg fra forskere ved DTU omkring igangværende forskningsprojekter.

Første oplæg omhandlede hvilke drivkræfter der har været i fortiden, og at man her ser at særligt BNP, befolkningstilvæksten og stigende brændstofpriser har været med til at drive udviklingen i trafikarbejdet. Herudover blev teknologiud-viklingen også nævnt som væsentlig drivkræft både i de seneste år og ift. i frem-tiden at kunne nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen.

Andet oplæg handlede om scenarier for trafikudviklingen i fremtiden, hvor drivkræfterne er identificeret igennem Landstrafikmodellen. Her blev nævnt de samme drivkræfter som i første oplæg, men også at infrastrukturforbedringer har haft og fremadrettet vil have stor betydning.

Tredje oplæg omhandlede en undersøgelse af unges valg af transport, og hvor-dan tanker om miljø/klima spiller ind på dette. Der ses i undersøgelsen et ge-nerelt positivt udgangspunkt for, at unge vil vælge en mere miljø- og klimaven-lig transport. I undersøgelsen delte man unge op i tre forskellige grupper, alt efter deres synspunkter ift. anskaffelse af bil, hvilket vil kunne bruges til seg-menterede kampagner og indsatser for grøn transport.

Sidste oplæg omhandlede en tysk undersøgelse af ældres transportvaner, som viser, at transportbehovet ændrer sig, i takt med at man bliver ældre, og i sær-deleshed når man går på pension. Sådanne undersøgelser kan ligeledes bruges til segmenterede kampagner, eksempelvis ift. delebiler, elcykler m.m.



I det efterfølgende gruppearbejde kom deltagerne frem til en række forskellige anbefalinger:

Side 6/9

- Øget fokus på fysisk planlægning kan reducere behovet for transport, ved bedre placering af eksempelvis skoler, indkøbsmuligheder, erhvervsliv, mm i forhold til kollektiv transport.
- Fokus på segmenteret adfærdspåvirkning, altså kampagner og indsatser der er rettet mod forskellige grupper af befolkningen, herunder unge, ældre, folk i arbejde, m.m. Hertil blev det nævnt, at kampagner for cykling eks. vil være mere effektive hvis de er rettet mod unge, fremfor ældre, mens delebiler kan rettes mod ældre.
- Fokus på at der er forskelle på tværs af landet. Man skal ikke implementere samme virkemidler over hele landet, da nogle vil fungere bedst i storbyer, mens andre vil være bedst i landdistrikter.
- Økonomiske virkemidler blev identificeret til at være effektive, eksempelvis sænkning af prisen på den kollektive trafik, og indførelse/omlægning af afgifter.

Der var ingen yderligere kommentarer fra følgegruppens medlemmer til dette arrangement. For yderligere information om dette temaarrangement henvises til materialet herfra, som kan ses på Transportministeriets hjemmeside.

#### Temaarrangement om erhvervstransporten

Oplæg v/Ove Holm.

Ove Holm fortalte at emnet for arrangementet havde været transport af gods, og at det primært var vej- og bane-transport som var blevet drøftet ved arrangementet.

Ved et oplæg fra Scania, som er leverandør af lastbilteknik, blev det nævnt, at man i godstransporterhvervet (lastbiler) siden 1970 har formået at halvere CO<sub>2</sub>-udledningen, og at man vurderer, at det godt kan lade sig gøre at halvere dette én gang yderligere gennem effektivisering af energiforbruget og indførelse af alternative brændstoffer inden 2020.

Indførelse af bioethanol vil fremadrettet også kunne spille en væsentlig rolle i lastbilsbranchen ift. at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet, da ethanol kan produceres i store mængder. Der er dog en konkret udfordring i at både biodiesel, bioethanol og biogas er for dyrt og ikke konkurrencedygtigt endnu. Denne problemstilling kan eventuelt løses ved krav fra det offentlige.



I et oplæg ved transportformidler-virksomheden DSV blev det pointeret, at det vigtigste for kunderne er prisen, og at CSR ikke alene driver udviklingen. Hertil sætter meget få købere mål for, hvad transporten må have af effekt på klimaet. Dog skaber konkurrence på pris også et fokus på energieffektivisering og resourceoptimering.

Ved oplægget fra DB Schenker Rail blev det fortalt, at det oplagte i forhold til godstransporten på bane vil være en elektrificering af banerne. Med Femernforbindelsen vil banerne også kunne blive mere konkurrencedygtige i forhold til godstransport på vej, men vi skal passe på at Danmark ikke bliver til et transitland. Endvidere blev det nævnt, at man gerne så en kombiterminal i Hirtshals anlagt, så yderligere godstransport kan foregå på bane. Dog ønsker DB Schenker Rail ikke selv at investere i dette, hvilket rejser spørgsmålet om, hvem der så skal gøre dette.

Fjerde oplæg blev afholdt af Wuxus som fortalte om deres projekt, som allerede havde været vendt i forhold til temaarrangementet om grøn vækst. Hertil blev det nævnt, at de forventer international udrulning af deres IT-system i 2014.

Sidste oplæg var ved IKEA, som er transportkøber. Det blev fortalt, at man i IKEA anser det som værende nødvendigt ift. fremtiden, at man allerede nu tænker bæredygtighed ind i transporten af varer, da der vil være et stadigt stigende fokus på dette. Man har i IKEA også taget tiltag ift. klima og miljø, bl.a. ved at udskifte EUR-paller med paller af pap, samt øge fyldningsgraden i lastbilerne der transporterer deres varer. Endvidere har IKEA oprettet en fond til indsamling af penge til yderligere effektivisering af deres transport.

Det blev afslutningsvist bemærket, at regulering i Danmark og EU har potentiale til både at fremme og hæmme udviklingen.

Der var ingen bemærkninger til dette arrangement fra følgegruppens medlemmer. For yderligere information om dette temaarrangement henvises til materialet herfra, som kan ses på Transportministeriets hjemmeside.

## **Præsentation af scenarietilgangen til projektet**

### **Præsentation af overordnet synopsis for roadmap, og orientering om igangværende aktiviteter i projektet**

Punkt 4 og punkt 5 på dagsordenen blev slået sammen til et samlet punkt.

Tine Lund Jensen holdt et oplæg omkring den overordnede synopsis for roadmap, samt orientering om de igangværende aktiviteter i projektet. Se i øvrigt slides. Tine Lund Jensen pointerede i denne forbindelse, at der er tale om en foreløbig synopsis.



Per Henriksen spurgte ind til, hvor vidt der vil blive foretaget udregninger for de forskellige værktøjer. Hertil blev der svaret, at det er meningen, at roadmap'en vil bestå af en kombination af konkrete virkemidler, der vil blive vurderet, og en overordnet proces for, hvordan der løbende kan arbejdes med indsatsen frem mod 2050.

Tom Elmer Christensen foreslog, at man også tænker en affaldshåndteringsstrategi ind, i forhold til at kunne øge mængden af biomasse herigennem. Samtidigt blev det bemærket, at der ved klyngedannelse er et stort potentiale.

Jesper Højte Stenbæk bemærkede, at man bør overveje ikke at bruge meget store ressourcer at nå 100 % i mål i Danmark, hvis man i stedet kan satse på at hjælpe udlandet med at adressere samme problemstillinger, som vil give en større CO<sub>2</sub>-reduktion for de samme penge, og samtidig kan hjælpe dansk erhvervsliv til at eksportere grønne løsninger.

Kjeld Hougaard Jensen spurgte, om man også overvejer at inkludere adfærdspåvirkning, eksempelvis træning af chauffører til at køre mere energieffektivt. Hertil svarede Tine Lund Jensen, at dette er inkluderet i værktøjskasserne.

Torben Lund Kudsk advarede mod at der i arbejdet sættes lighedstegn mellem energieffektivisering og modalskift. Overflytning til kollektiv trafik vil ikke alene kunne løse situationen, og kan potentielt også blive meget dyrt. Derudover opfordrede han til, at man i rapporten skal være specifik, og ikke blot tænke i store linjer.

Per Henriksen spurgte, om der også tænkes i prisrelationer mellem de forskellige drivmidler, og hvornår der nås en break-even mellem eksempelvis fossile brændstoffer og biobrændstoffer. Tine Lund Jensen svarede, at der også vil blive kigget på dette.

Søren Englund bemærkede, at der ikke umiddelbart er noget revolutionerende ved dette arbejde, og efterspurgte noget mere nytænkning. Tine Lund Jensen svarede hertil, at der naturligvis skal være noget nytænkning, men at det også er vigtigt at være realistiske, og tage udgangspunkt i den viden, man har.

Ove Holm bemærkede, at der bestemt også havde været meget nytænkende forslag i eksempelvis workshoppen om erhvervstransport, og nævnte som eksempel lastbiler, der i fremtiden kører på induktion. Herudover bemærkede Ove Holm, at de overordnede principper for roadmap'en skal være godt forankret i rapporten. Tine Lund Jensen svarede hertil, at det er planen, at man ved virkemidlerne forklarer, hvordan de enkeltvis spiller ind på de overordnede principper, og at disse overordnet set vil være styrende for arbejdet.

Torben Lund Kudsk pointerede, at der skal være overvejelser om, hvad man gør for at reducere mængden af brugen af fossile brændstoffer for persontransport, før man er i stand til at kunne elektrificere denne fuldt ud.





Jørn-Henrik Carstens bemærkede, at man på godssiden har gode traditioner i Skandinavien for at samarbejde, hvilket måske kan udnyttes med fordel i en roadmap, mens ”vi venter” på at få hele EU med. Fx vedrørende modulvogn og lastbiler med øget vægt.

Jesper Højte Stenbæk bemærkede, at vi i Danmark har ventet for længe med at udvikle en række styrkeområder, hvilket har resulteret i, at andre lande har overhalet os på disse. Endvidere forklarede Jesper Højte Stenbæk, at det er ift. at udnytte fossile brændstoffer bedre, man historisk set har udrettet mest reduktion af CO<sub>2</sub>.

Tom Elmer Christensen efterspurgte delmål eks. i 2030 eller 2035. Hertil svarede Tine Lund Jensen, at der ikke vil være nogen sektorspecifikke målsætninger, men at der skal være konkrete pejlemærker for nødvendige beslutninger.

Per Henriksen nævnte at det kan være nødvendigt at acceptere forskellige hybridformer, på grund af begrænsede VE-ressourcer.

Morten Pedersen bemærkede, at det ikke kun er i Danmark, at vi har mål for 2050, men at andre lande også arbejder med målsætninger hertil. Herudover blev det bemærket, at dette ikke kun er en teknologidiskussion, men også en effektivitetsdiskussion, da det ikke vil være muligt at kunne omstille hele transportsektoren til vedvarende energi uden også at se på en reduktion af energiforbruget. Morten Pedersen forklarede, at proceselementet skal være en central del af en plan, der rækker så langt frem, herunder en skitse for hvornår der skal træffes beslutninger.

### **Afsluttende kommentarer**

Tine Lund Jensen fortalte at der hurtigst muligt vil indkaldes til et ekstra møde i følgegruppen i 2014.

## Roadmap for en fossilfri transportsektor

### 2. følgegruppemøde

Dato  
J. nr.

*Dato og tid: Tirsdag d. 17. december kl. 14-16*

*Sted: Det Færøske Pakhus, Transportministeriet*

*Adresse: Frederiksholms Kanal 25, 1220 København K*

### Dagsorden

1. Velkomst ved afdelingschef Søren Wille, Transportministeriet
2. Opsamling fra følgegruppens møde med klima- energi og bygningsministeren og departementschef Jacob Heinsen d. 29. oktober.
3. Hovedkonklusioner fra efterårets temaarrangementer
  - Temaarrangement om teknologier og drivmidler  
v/Torben Lund Kudsk, FDM
  - Temaarrangement om grøn vækst  
v/Tom Elmer Christensen, Danske Havne
  - Temaarrangement om kollektiv trafik og cyklisme  
v/Sara Vincentzen, Transportministeriet
  - Temaarrangement om drivkræfter i trafikvæksten  
v/Sara Vincentzen, Transportministeriet
  - Temaarrangement om erhvervstransport  
v/Ove Holm, DTL
4. Præsentation af scenarietilgangen til projektet
5. Præsentation af overordnet synopsis for roadmap, og orientering om igangværende aktiviteter i projektet
6. Evt.

## Roadmap for en fossilfri transportsektor

### 2. følgegruppemøde

Dato  
J. nr.

*Dato og tid: Tirsdag d. 17. december kl. 14-16*

*Sted: Det Færøske Pakhus, Transportministeriet*

*Adresse: Frederiksholms Kanal 25, 1220 København K*

### **Dagsorden**

1. Velkomst ved afdelingschef Søren Wille, Transportministeriet
2. Opsamling fra følgegruppens møde med klima- energi og bygningsministeren og departementschef Jacob Heinsen d. 29. oktober.
3. Hovedkonklusioner fra efterårets temaarrangementer
  - Temaarrangement om teknologier og drivmidler
  - Temaarrangement om grøn vækst
  - Temaarrangement om kollektiv trafik og cyklisme
  - Temaarrangement om drivkræfter i trafikvæksten
  - Temaarrangement om erhvervstransport
4. Præsentation af scenarietilgangen til projektet
5. Præsentation af overordnet synopsis for roadmap, og orientering om igangværende aktiviteter i projektet
6. Evt.

## DELTAGERLISTE

Andet følgegruppemøde

Dato 17. december 2013  
J. nr. 2013-1896

*Dato og tid: Tirsdag d. 17. december 2013 kl. 14-16*

*Sted: Det Færøske Pakhus, Transportministeriet*

*Adresse: Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K*

### **Deltagerliste**

- Torben Lund Kudsk, Forenede Danske Motorejere
- Ove Holm, Dansk Transport og Logistik
- Tom Elmer Christensen, Danske Havne
- Per Henriksen, Brancheforening for Dansk Luftfart (BDL)
- Jørn-Henrik Carstens, ITD- Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
- Michael Branner, Danske busvognmænd
- Søren Englund, Trafikselskaberne i Danmark
- Kjeld Hougaard Jensen, Fagligt Fælles Forbund
- Rune Noack, DI transport
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv
- Lisa Bjergbakke, Energistyrelsen
- Morten Pedersen, Energistyrelsen
- Tine Lund Jensen, Transportministeriet
- Karoline Lolk, Transportministeriet
- Sara Vincentzen, Transportministeriet
- Emil Hausgaard, Transportministeriet



Transportministeriet

Præsentation af overordnet synopsis for roadmap, og orientering om igangværende aktiviteter i projektet

2. møde i følgegruppen for brancheorganisationer

17. december 2013



Rapport opdelt i 7 kapitler:

- 1: Indledning og sammenfatning
- 2: Danmarks klimaudfordring
  - Regeringens klima- og energimålsætninger
  - Status for DK's CO<sub>2</sub>-udledning
  - Udvikling i CO<sub>2</sub>-udledning ift. målsætning



- 3: CO<sub>2</sub>-udfordringen på transportområdet – målsætninger og politik
  - EU's klima- og energipolitik
  - National klima- og energipolitik
  - Udfordring: Kobling mellem velstand og mobilitet
  - Internationalt perspektiv: Andre landes målsætninger
- 4: Transportens energiforbrug, herunder brug af VE, frem mod 2050
  - Estimering af energibehov og transportarbejde frem til 2050
  - Potentiale ved alternative brændstoffer
  - Sammenhængen mellem transport- og energisystemet



- 5: Initiativer og politiktiltag (værktøjskasse)
  - Energibesparelse ved reduceret vækst i transportefterspørgslen
    - Afgifter, fysisk planlægning og IT udvikling
  - Energibesparelse ved effektivt transportsystem
    - Overflytning til kollektiv trafik og gods på jernbane, samkørsel, ruteplanlægning og bedre kapacitetsudnyttelse
  - Energibesparelse ved effektivisering af transportens energiforbrug
    - Teknologisk udvikling, EU krav til energieffektive køretøjer, offentlige investeringer, og ITS
  - Brug af alternative drivmidler
  - Betragtning af erfaringer fra andre lande





- 6: Grøn vækst i dansk erhvervsliv
  - Stimulering af grøn vækst i erhvervslivet
- 7: Strategi/roadmap for udfasning af fossile brændstoffer i transportsektor
  - Overordnede principper
  - Tidsperspektiv: Hvornår kan hvad tages i brug?
  - Hvad skal gøres for at sikre indfasning af nye teknologier?
  - Plan for grøn vækst
  - Koordinering med øvrige planer på energiområdet
  - Plan for løbende opfølgning: opdatering af roadmap hvert 5. år som minimum



Formål: Viden om andre landes indsats for at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip

Screening af 5-8 relevante lande, med henblik på:

- Målsætninger i sammenhæng med landenes samlede klimastrategier
- Redegørelse for særligt prioriterede teknologisor og transportrelaterede spor til opnåelse af CO<sub>2</sub>-reduktioner
- Beskrivelse af virkemidler (omkostninger, effekter mv.)
- Processuelle elementer i landenes strategier



Formål: Analyse af erhvervsmæssige potentialer ved en grøn omstilling af transportsektoren

Analysen vil indeholde beskrivelser af:

- Eksisterende og potentielle styrkepositioner
- Forventede/mulige markedsudviklingspotentialer
- Sammenhængen mellem identificerede styrkepositioner og identificerede markeds-mæssige potentialer
- Virkemidler og instrumenter der kan styrke dansk erhvervsliv