

Energimiljørådets pressemeddelelse vedrørende rådets rapport om »Hurtigfærgernes energiforbrug i den danske indenrigstrafik«

Energimiljørådet

Amaliegade 44
1256 København K
Telefon: 3392 4945
Telefax: 3391 9501

Den 19. marts 1997

PRESSEMEDDELELSE

Hurtigfærger er den mest energislugende transportform overhovedet i indenrigstrafikken. Herefter følger fly, der sluger 4 gange så megen energi, som den energimæssigt set »billigste« øst-vest transport med tog-fast storebæltsforbindelse (når den kommer). Det fremgår af en analyse, Energimiljørådet har fået udført af TetraPlan.

Analysen blev bestilt i december 96 for at få udarbejdet en uafhængig vurdering af hurtigfærgers energiforbrug i forhold til andre transportmidlers forbrug i øst-vesttrafikken.

Analysen viser, at færgerne tegner sig for 60 pct. af det samlede energiforbrug mellem Århus og København. Beregningerne er foretaget for 1000 rejser fordelt efter det faktiske rejsemønster. For turen mellem Aalborg og København er det tilsvarende tal 56 pct. I begge tilfælde er det især hurtigfærgerne og disses stigende markedsandel på Kattegat, der forårsager de høje tal. Den absolutte topscorer i energiforbrug er kombinationen bil og hurtigfærge Århus-Kalundborg.

Tænker man sig alle personbiture overflyttet fra færgeruterne til den faste forbindelse over Storebælt, vil det samlede energiforbrug for de 1000 rejser Århus-København blive halveret.

Rapporten viser desuden, at indsættelse af hurtigfærger på Kattegat har skabt en væsentlig mertrafik, og at energiforbruget pr. personbilenhed, der sejler over Kattegat, er forøget med en tredjedel i perioden fra 1994 til 1997. Mertrafikken skyldes kombinationen af tidsge-

vinst og det forhold, at priserne kun er lidt dyrere for rejser med hurtigfærger i forhold til rejser med konventionelle færger. Årsagen er primært, at færgetrafikken (som anden kollektiv trafik) er fritaget for at betale brændstofafgifter. Rapportens regneeksempel viser, at størrelsen af den manglende brændstofafgift for hurtigfærger svarer til 32-45 pct. af den aktuelle billetpris.

Det er Ennergimiljørådets opfattelse, at trafik med hurtigfærger bør begrænses mest muligt, og at regeringen bør sikre, at der ikke indsættes nye hurtigfærger. Danmark bør satse hårdt på ændring af EU's regler, så der bliver muligt at pålægge færger og fly brændstofafgifter, idet den nuværende afgiftsfritagelse direkte modvirker realiseringen af Energi 21's målsætninger.

Isoleret set kan færgetrafikken forekomme af mindre betydning i forhold til bilernes og lastbilernes samlede årlige energiforbrug. Transportsektoren er imidlertid karakteriseret ved et kraftigt voksende energiforbrug, hvor det er nødvendigt at sætte ind på flere fronter, hvis det skal lykkes at realisere Folketingets beslutning om, at trafikens CO₂-udslip skal stabiliseres på 1988-niveauet inden år 2005 – en stabilisering som Danmark støt bevæger sig væk fra i øjeblikket.

Denne udvikling er i Rådets øjne temmelig alarmerende, og Rådet vil på et af sine kommende møder diskutere, hvilke yderligere initiativer regeringen bør tage for at sikre, at trafikens CO₂-udslip ikke vælter Danmarks energimålsætninger.