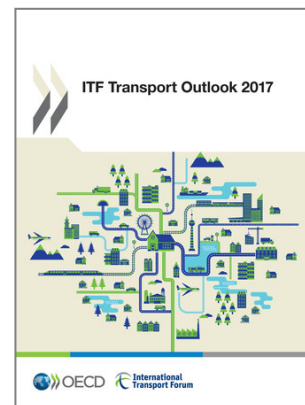


# OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Danish



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

## ITF Udsigter for transportsektoren 2017

Sammendrag på dansk

### Baggrund

Rapporten "ITF Transport Outlook" samler de seneste tendenser og udsigter på kort sigt for transportsektoren på globalt niveau. Den opstiller ligeledes langsigtede prognoser for transportefterspørgslen frem til 2050 for godstransport (på havet, i luften og til lands) og passagertransport (pr. bil, jernbane og i luften) samt de dermed forbundne udledninger af CO<sub>2</sub> under forskellige politiske scenarier.

Rapporten undersøger specifikt, hvordan de vigtigste politiske, økonomiske og teknologiske forandringer siden 2015, i sammenhæng med andre internationale udviklingstendenser, som f.eks. oprettelsen af FN's mål for bæredygtig udvikling, former fremtidens mobilitet. Rapporten beskæftiger sig indgående med tilgængelighed i byerne og fremhæver den rolle, som politikker spiller for etablering af bæredygtige transportsystemer, der giver lige adgang til alle.

### Resultater

CO<sub>2</sub>-emissioner fra transport vil kunne stige med 60 % frem til 2050, trods de betydelige teknologiske fremskridt, der antages i rapportens basisscenarie. Såfremt der ikke træffes yderligere foranstaltninger, kan udledningerne af CO<sub>2</sub> fra global fragt komme til at stige med 160 %, idet den internationale godstrafik tredobles i basisscenariet, der bygger på OECD's prognoser for handelen. Dette skyldes primært stigende anvendelse af vejtransport, navnlig over korte afstande og i regioner uden jernbaneforbindelser, f.eks. i Sydøstasien. Ved at virksomheder optimerer ruter og deler lastbiler og lagre, skabes der mulighed for højere belægningsprocenter og mindre tomkørsel. Sådanne effektivitetsgevinster kan reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra lastvogne med op til en tredjedel.

Antallet af flypassagerer vil fortsætte med at stige kraftigt i takt med, at byerne rundt om i verden bliver mere tilgængelige med fly. Over de næste 15 år forventes lufttransport af passagerer at kunne vokse mellem 3 % og 6 % om året, hvor det er ruterne mellem de asiatiske lande, der vil opleve den hurtigste vækst med næsten 10 %. CO<sub>2</sub>-emissioner fra international luftfart kan i perioden 2015-2030 stige med omkring 56 %, selv med en stærkt forbedret brændstoffektivitet. Liberale luftrafikaftaler og flere lavprisfly i regionen vil kunne åbne op for, at rutenetværket kan ekspandere og priserne dermed falde, hvilket kan sætte yderligere gang i væksten. Byer rundt omkring i verden vil blive mere tilgængelige, efterhånden som rejsetiden bliver kortere. Der eksisterer dog fortsat store regionale forskelle i tilgængeligheden ad luftvejen, men investeringer i regionale lufthavne og bedre forbindelser på landjorden mellem lufthavne og byer kan rette op herpå.

Motoriseret mobilitet i byer forventes at blive fordoblet mellem 2015 og 2050, og vil ifølge rapportens basisscenarie stige med 41 % frem til 2030 og med 94 % i 2050. Andelen af personbiler vil fortsætte med at stige kraftigt i udviklingsområder og kun falde en smule i de udviklede økonomier. I de alternative politiske scenarier, hvor der skabes incitament til offentlig transport, når de motoriserede

passagerkilometer op på tilsvarende niveauer, men her kommer busser og massetransport til at dække mere end 50 % af den samlede efterspørgsel.

## Politiske indsigter

### *Klimaaftalen i 2016 i Paris skal omsættes til konkrete handlinger for transportsektoren.*

Der vil være behov for at gennemføre en lang række politikker og foranstaltninger for at holde udledningerne af CO<sub>2</sub> nede på niveauet for 2015. Der skal trækkes i alle politiske håndtag: forhindring af unødvendig transportefterspørgsel, omlægning til bæredygtige transportløsninger og effektivitetsforbedringer. Ligeledes vil der være behov for markedsbaserede mekanismer, f.eks. kompensationsordningen for international luftfart, der blev besluttet af Organisationen for International Civil Luftfart. Det er ifølge Det Internationale Energiagenturs scenarier fortsat muligt med sådanne foranstaltninger at begrænse den globale opvarmning til 2 °C over det førindustrielle niveau, men ikke til 1,5 °C, som det var ambitionen i Parisaftalen.

### *Politikkerne skal være mere fleksible for at håndtere disruptiv innovation inden for transport.*

Teknologiske innovationer såsom elbiler, selvkørende biler eller nye delebilløsninger, vil med sandsynlighed komme til at ændre mobilitetsmønstrene radikalt, især i byerne. Nogle af disse innovationer giver mulighed for at reducere CO<sub>2</sub>-fodaftrykket af transport væsentligt og forbedre inkluderende og retfærdig adgang. Inden for godssektoren vil selvkørende lastbiler dramatisk kunne komme til at ændre konkurrencefordelen blandt de forskellige trafikformer i retning af vejgodstrafik. Politikkerne og planlægningen skal tage højde for disse ændringer, så det undgås, at der opbygges dyr infrastruktur, der hurtigt bliver forældet, eller der fortsættes med kulstofintensive eller uholdbare udviklingsveje.

### *Reduktion af CO<sub>2</sub> fra bytrafik kræver mere end bedre bil- og brændstofteknologi.*

Teknologiske fremskridt alene vil ikke sikre en reduktion af udledningerne af CO<sub>2</sub> i byerne. Det vil være nødvendigt med adfærdsregulerende politikker, som f.eks. brændstofafgifter, lave transitomkostninger eller arealudnyttelsespolitikker for at generere den nødvendige CO<sub>2</sub>-reduktion. Lavere CO<sub>2</sub>-emissioner fra bytrafik kan ligeledes opstå som positive sidegevinster af politikker rettet mod lokale luftforurenende stoffer og overbelastning af trafiksystemer, som udgør de mest presserende transportudfordringer i mange byer.

### *Målrettede arealudnyttelsespolitikker kan reducere den transportinfrastruktur, der er nødvendig for at skabe mere lige adgang i byerne.*

Sikring af lige adgang til job og tjenesteydelser er en af målsætningerne i FN's mål for bæredygtig udvikling. I mange byer betyder den fleksibilitet, som personbiler giver, at der sikres bedre tilgængelighed (målt som antallet af muligheder, der kan nås inden for en given periode) end offentlig transport, selv når man tager overbelastningen af vejene i betragtning. Men med offentlig transport sikres der inkluderende adgang til muligheder, hvis den i sig selv er tilgængelig for alle rejsende, og hvis dækningen planlægges ordentligt. Efterhånden som tætbefolkede byer gør offentlige transportsystemer mere effektive, kan målrettede arealudnyttelsespolitikker bidrage til forbedret adgang.

### *Staten bliver nødt til at udvikle planlægningsværktøjer, således at man kan tilpasse sig den usikkerhed, der opstår som følge af ændrede forbrugs-, produktions- og distributionsmønstre.*

Fleksible planlægningsprocedurer baseret på en langsigtet strategisk vision er med til at sikre tilpasning til den usikkerhed, der er forbundet med skiftende mønstre i den globale efterspørgsel, produktion og skibsruter. Timing er afgørende for god infrastrukturplanlægning og indfasning af kapacitet til at afbøde uensartede infrastrukturinvesteringer, f.eks. i havne. Sådanne planer bør anvise retningen for fremtidig udvikling, prioritere investeringer og afdække fremtidige flaskehalse. De kan også danne afsæt for reservering af arealer, f.eks. til fremtidig udvikling af havne og korridorer.

© OECD

**Dette sammendrag er ikke en officiel OECD oversættelse.**

Reproduktion af dette sammendrag er kun tilladt på betingelse af, at OECD copyright og titel på den originale publikation nævnes.

**Sammendrag på flere sprog er oversatte uddrag af OECD publikationer, der oprindeligt blev publiceret på engelsk og fransk.**



**[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)**

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en