



Pressemeddelelse

den 22. marts 2018

En Kattegat-forbindelse kun for biler vil være ren anti-klimapolitik

Transportministeren har offentliggjort en ny rapport, der foreslår en ren bilforbindelse over Kattegat. Regeringen og Dansk Folkeparti vil genoptage planerne for en sådan forbindelse nu uden togforbindelse. Dette ville føre til stigende CO₂-udslip

Regeringen vil nu genoptage diskussionen om en Kattegatforbindelse, nu i form af en ren bilforbindelse uden tog. Regeringen støttes heri af Dansk Folkeparti. Det vil være langt billigere at bygge en ren bilforbindelse – prisen skønnes til 58 mia. kr.

Miljøorganisationen Det Økologiske Råd tager afstand fra denne udmelding. Den kommer ovenpå en lang række udmeldinger fra regeringen om, at ”nu har jernbanen fået meget – nu er det vejenes tur”. Og transportminister Ole Birk Olesen siger, at klimaet ikke er hans bord – han skal kun tage sig af transport. Med den nye udtalelse om Kattegat scores hattrick i kampen for øget biltrafik og imod klimahensyn.

Den tidligere regering lavede Togfonden med den såkaldte timemodel sammen med bl.a. Dansk Folkeparti – med en times transport mellem de store byer Aalborg, Aarhus, Odense og København. Men den nuværende regering har hele tiden søgt at fjerne det økonomiske grundlag for denne timemodel. Dvs. regeringen vil fastholde en langsommere togforbindelse, samtidig med at den nu genrejser diskussionen om en hurtig bilforbindelse over Kattegat.

”Regeringen toner rent flag. Den vil prioritere hurtig bilforbindelse over Kattegat, mens den hele tiden søger at sabotere hurtig jernbaneforbindelse i form af timemodellen”, siger sekretariatsleder i Det Økologiske Råd, Christian Ege.

Desuden er den ”lave” pris på 59 mia. kr. under forudsætning af at man ødelægger de naturskønne Samsø og Røsnæshalvøen ved Kalundborg med en motorvej henover. Der vil naturligt komme krav om en tunnel under Samsø og ilandføring f.eks. på Asnæs i stedet for Røsnæs – og det vil væsentligt fordyre forbindelsen.

Regeringen henviser til Vejdirektoratet (VD), som konkluderer, at en ren bilforbindelse over Kattegat ikke vil flytte passagerer fra tog over i biler. Men selv om dette skulle være korrekt, så erkender VD selv, at de ikke tager højde for, at passagerer overflyttes fra tog til bus. Andre beregninger viser, at CO₂-udslippet ved at køre i bil er godt 7 gange så høj som ved at køre i tog. Og i bus er udslippet knap 5 gange så højt som i tog¹

CO₂-regnskabet vil forbedres for bilerne, når det bliver elbiler. Men det løser ikke problemerne med trængsel, ulykker og de folkesygdomme, som følger af mere bilkørsel og dermed mangel på motion. Desuden forholder regeringen sig stort set passivt ift. at fremme elbiler. Og ifølge prognoserne vil kun en ganske lille del af bilparken være elbiler i 2030.

”Samtidig med at regeringen arbejder for øget bilkørsel, sidder den på hænderne, når det drejer sig om at sænke bilernes CO₂-udslip. Tværtimod har den bremset indførsel af elbiler ved at indføre registreringsafgift på disse, og den har sænket registreringsafgiften på mange benzin- og dieslbiler”, siger sekretariatsleder i Det Økologiske Råd, Christian Ege.

For mere information

sekretariatsleder Christian Ege, telefon 33181933 / 28580698

¹ Bygger på TRACCs-databasen og Term 027 indikatoren. Her er antaget, at der i gennemsnit er 1,5 person i bilen, 12,7 i bussen og 156 i toget – her citeret fra Politiken 11.3.2018.