



København den 12. februar 2019

Til Energi-, Forsynings-, og Klimaudvalget

Vi sender hermed 8 forslag til hvordan Danmark kan vise vejen til en ansvarlig miljø- og klimapolitik på persontransportområdet

Danmark vil gerne være i front på miljø- og klimaområdet. Derfor ville det være oplagt at komme med en plan for at få styr på den vildtvoksende fossile vejtrafik. Alligevel er der kun forskellige diffuse udmeldinger om så og så mange elbiler og stop for salg af fossile biler efter en årrække. Alt imens der sker en kraftig stigning i salget af fossile biler, bilkørslen, CO₂-udslippet og miljøbelastningerne.

NOAH-TRAFIK foreslår følgende tiltag vedrørende persontransporten, der kan reducere energiforbruget og fremme et skift fra bil til elektrisk kollektiv transport, cykeltransport og mere omtanke i bilbrugen:

Vi har 8 forslag:

Forslag 1) Opgiv alle planer om nye motorveje, vej-tunnelprojekter og andre store vejanlæg. Det drejer sig om prissatte projekter til 78,8 – 85,4 Mia. kr. Dertil kommer en lang række andre projekter, som ikke er prissatte.

Vi foreslår, at droppe overflødige vejprojekter til en pris af op til 85,4 mia. skattekrone. Bygning af disse anlæg vil kun forstærke belastningen af natur, råstoffer, miljø og forøge energiforbrug og klimabelastning. Dertil kommer en ekstra kraftig forøgelse af støjbelastningen, som i forvejen er stor fra vores eksisterende meget store vejanlæg.

Vejprojekterne er primært affødt af en u hensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede overflødige vejanlæg bl.a. på basis af tendentiøse samfundsøkonomiske beregninger. Der lægges et urimeligt pres på Folketinget og der er en stadig trafik af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med dyre og miljødelæggende vejkrav.

Hverken i Folketinget, i regionerne, i kommunerne eller i erhvervslivet er der mange der tør stå op imod det pres, der kommer fra lobbygrupper og deres mange hyrede kommunikationsfirmaer og andre typer konsulentfirmaer.

Vi har et af verdens mest udbyggede vejsystemer. Måske det mest udbyggede. Det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen om minimering af gener og belastninger fra de store vejanlæg samt vedligeholdelse.

Bygning af nye motorveje og udvidelse af eksisterende har som helt sikre konsekvenser – mere trafik, mere støj, højere hastigheder og stigende energiforbrug og CO2-udledning. Der er især pres på vejene ind mod Storkøbenhavn og Aarhus i myldretiden, og presset består af pendlerbiler med en gennemsnitbelægning på 1,05 peron pr. bil. Vejudvidelser vil her ikke løse nogen problemer, men blot skabe endnu mere trafik.

Aktuelt drejer det sig bl.a. om følgende projekter, som bør droppes:

Projekter, som er overflødige og ødelæggende	Anlægsoverslag Mia. kr. (2018-priser)
Hærvejsmotorvej på strækningen Hobro-Viborg-Give-Haderslev	15,6-22,2
Forlængelse af Hillerødmotorvejen	0,9
Udbygning af Fynske motorvej: Vestfyn	2,4
Syd om Odense	1,5
Rute 23. Motorvej Regstrup-Kalundborg	2,1
Udvidelser på E45: Vejle N-Skanderborg S	3,1
Aarhus S-Aarhus N	1,5
Aarhus N-Randers N	2,9
Anlæg af en motorvej vest om Aalborg over Egholm	6,9
Motorvej til Frederikssund	3,7
Motorvej mellem Næstved og Rønnede	1,7
Anlæggelse af havnetunnel ved København	21,7
Rute 26 mellem Viborg og Aarhus: Viborg V- Rødkærsbro N	0,9
Søbyvad-Aarhus	2,9
Ring 5. Motorvej	11 (2013-priser)
Samlet pris:	78,8 – 85,4 Mia. kr.

Listen er ikke komplet, idet vejlobbyen i store dele af landet presser på for at få et sugerør i statskassen til endnu flere klima-, natur og miljøskadelige vejprojekter. Her nogle eksempler: Udbygning af Sønderjyske Motorvej E45/E20 ved Kolding (pris ukendt). Udbygning af Helsingørmotorvejen (pris ukendt). Ny vejforbindelse til Stevns (pris ukendt). Udbygning af rute 15 Herning-Ringkøbing (pris ukendt). 2+1 vejforbindelse mellem Ålbæk og Skagen (pris ukendt). Udbygning af Amagermotorvejen (pris ukendt). Udbygning af vejstrækningen Herning-Skive-Hanstholm (pris ukendt). Udbygning af Rute 11 Esbjerg-Varde (pris ukendt). Udvidelse af Motorring 3 (pris ukendt).

Dertil kommer, at forskellige interessenter arbejder for en Kattegatforbindelse fra Kalundborg-Røsnæs-Samsø-Hou-Aarhus (pris og finansiering ukendt). Den vil være så ødelæggende på alle parametre, at den bør droppes.

Udbygning af den kollektive trafik suppleret med en form for roadpricing kan erstatte bygning af flere motorveje. En smule mere omtanke i bilbruget kunne også være på sin plads. Den langt overvejende del af bilkørslen er fritidskørsel. Mere herom senere.

Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler. Især i lokaltrafikken og uden for de større bysamfund kan el-biler af moderat størrelse varetage en stor del af transportarbejdet.

Det er på tide, at vi får et kollektivt trafiksystem i verdensklasse. I en tid med klimaproblemer er det forfejlet at fortsætte med at udvide et vejsystem, der allerede er udbygget ud over det rimelige. Vejdirektoratet har et fremragende system med mere end 300 webkameraer, hvor man online kan følge vejtrafikken rundt omkring i landet. Det er lærerigt at iagttage. Det er svært at finde belæg for vejlobbyens krav. Her link: <https://trafikkort.vejdirektoratet.dk/index.html?visibleGroups=GroupA1>

Forslag 2) Stop for salg af fossilbiler og alle typer hybridbiler i 2025. Indtil da må beskatningsniveauet for fossilbiler hurtigst muligt genoprettes så det bliver på niveauet før de store afgiftssænkninger fra 2007 og fremefter.

Gennem de seneste 30 –40 år er både biler og brændstof blevet meget billigere, og en meget stor del af befolkningen er blevet meget rigere og forbruget af motoriseret transport er steget voldsomt.

Registreringsafgiften på biler er løbende blevet sat ned lige siden 1989. Dette har især været markant siden 2007, hvor afgiften på små biler stort set blev afskaffet og igen de seneste 3 år, hvor store og mellemstore fik meget store afgiftslettelser. Afgiften på en BMW, 7-klassen er f.eks. blevet nedsat med 249.000 kr.

Afgiften på benzin er kun ca. 1,30 kr højere end i 1989. Samtidig er taksterne i den kollektive trafik eksploderet og især bustrafikken er skåret ned i det meste af landet. Det er de væsentligste grunde til den trafikeksplosion vi er vidne til.

Fra officiel politisk hold hold er den eneste udmelding stort set, at vi skal have 500.000 til 1 million el-biler i løbet af en kortere årrække og et stop for salg af nye biler, der helt eller delvist er fossilt drevne, om 11 til 16 år.

Der er end ikke noget om, at de skal **erstatte** fossilbiler. Resultatet kan blive en voldsom udvidelse af bilparken, hvoraf en del er hybridbiler, der ikke er meget bedre end ”rene” fossilbiler. Det eneste regeringen vil gøre er at nedsætte en kommission, som skal undersøge, hvad der kan gøres.

For at dæmpe eksplosionen i biltrafikken er det afgørende, at både fossilbiler og drivmidler som benzin og diesel bliver dyrere.

Den danske fossile personbilpark er på omkring 2,6 millioner. Der bør ske en genopretning af beskatningen af fossilbiler, der nu er blevet så billige, at salget eksploderer og det er især store biler. Der blev i 2018 solgt 218.559 personbiler. I januar 2019 blev der solgt 21.314 personbiler.

De Danske Bilimportører regner med et tilsvarende salg i 2019 som i 2018 og skriver på deres hjemmeside bl.a. dette om hvilke biler, der blev solgt i 2018:

”Højdespringeren er crossovers i SUV’ernes J-segment, som altså er sprunget fra at udgøre ca. 18% af markedet for sidste år, til i år at udgøre en andel af det samlede salg på 26%”

Udvikling i energiforbrug til transport fra 1990 til 2017. Tabel nedenfor.

Sådan var udviklingen i energiforbrug til transport fra 1980 til 2017:

- Energiforbrug til transportsektoren er **steget** med 52,26 %.
- Energiforbrug til vejtransport er **steget** med 60,69 %.
- Energiforbrug til jernbanetransport er **faldet** med 5 %.
- Energiforbrug til luftfart er **steget** med 78 %.

Udviklingen fra 1990 til 2017:

Det samlede energiforbrug til transport i alt er **steget** med 28,2% fra 1990 til 2017.

- Energiforbruget til vejtransport er fra **steget** med 24,8 %,
- Energiforbruget til jernbanetransport er **reduceret** med 0,1 %.
- Energiforbruget til luftfart er **steget** med 53,6 %.

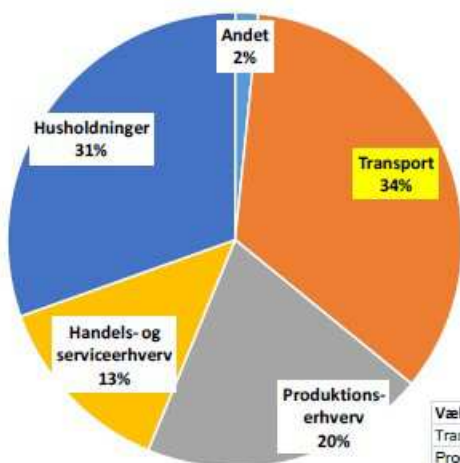
Endeligt energiforbrug i transport

									Ændring
Direkte energiindhold [TJ]	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2016	2017	'90-'17
Faktisk forbrug	143 337	170 216	201 209	215 789	209 731	209 265	213 828	218 253	28,2%
Transport i alt									
Vejtransport	100 945	129 943	153 666	161 923	161 215	159 245	159 958	162 214	24,8%
Jernbanetransport	5 016	4 765	4 339	4 488	4 728	4 785	4 927	4 762	-0,1%
Søtransport, indenrigs	5 588	6 344	6 857	8 026	6 533	5 640	6 399	6 214	-2,1%
Indenrigsluftfart	1 607	2 587	1 803	1 304	1 813	1 285	1 325	1 262	-51,2%
Udenrigsluftfart	22 036	24 928	33 019	36 323	33 972	36 961	39 740	41 001	64,5%
Forsvarets transport	8 145	1 649	1 525	3 726	1 470	1 350	1 479	2 800	69,8%
Persontransport	100 889	121 356	142 254	145 934	147 687	155 982	159 701	161 368	33,0%
Godstransport	34 303	47 212	57 430	66 129	60 574	51 934	52 648	54 085	14,6%
Forsvarets transport	8 145	1 649	1 525	3 726	1 470	1 350	1 479	2 800	69,8%

Kilde: Energistatistik 2017. Energistyrelsen.

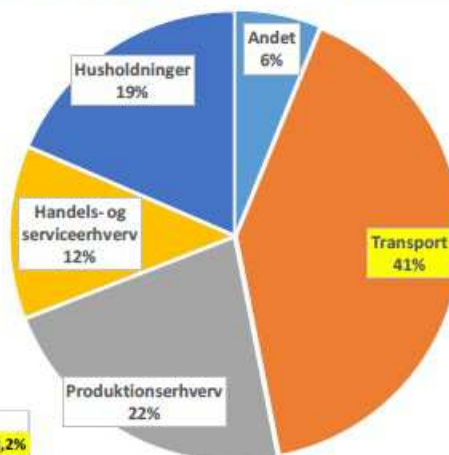
Transportens andel af energi og CO₂

Endeligt energiforbrug 2017



Transport: 218 PJ

CO₂ udledning fra Endeligt energiforbrug 2017



Transport: 15,4 mio. tons

Vækst 1990-2017	
Transport	28,2%
Produktionserhverv	-18,4%
Handels- og serviceerhverv	10,0%
Husholdninger	4,8%
Andet	-20,4%

Kilde: Energistatistik 2018



Kilde: Henrik Gudmundsson. Concito.

Lidt historik: I 1990 stod et stort flertal i Folketinget bag en målsætning om, at der på trafikområdet skulle ske en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau inden år 2005. Frem til år 2030 skulle der ske en reduktion på 25% i forhold til niveauet i 1988.

Denne målsætning er for længst opgivet. Det uafhængige Transportrådet, som blev nedlagt af Anders Fog Rasmussens regering i 2001, påviste, at det var muligt at opfylde målsætningen ved brug af kendte trafikpolitiske virkemidler.

Forslag 3) Udbyg bustrafikken og cykelstinet over hele landet i sammenhæng med togtrafikken. Flere letbaner i de store byer.

Mange buslinier er blevet reduceret så meget, at de ikke er brugbare alternativer til personbilen, men er det eneste, der tilbydes ikke-bilister. Det må fastholdes, som en samfundsopgave, at sikre kollektive transportmuligheder i form af busser med en god geografisk dækning og hyppige afgang over hele landet. Bustrafikken skal supplere et udbygget togsystem – ikke undergrave det.

Bussernes og togenes køreplaner skal koordineres bedst muligt. I tyndt befolkede områder kan mindre busser sættes ind for at reducere energiforbruget. Det er vigtigt, at staten går ind med massiv støtte til de regionale trafikselskaberne, således at der opbygges et sammenhængende tætmasket kollektivt trafiknet.

Cykeltrafikken må-, som den mest miljøvenlige transportform, styrkes på alle måder. Der må bl.a. sikres gode trafiksikre forhold for cyklister, der vil cykle til stationerne, også i landområder. Og cykler skal kunne medtages i alle tog og i busser udenfor de store byer.

Forslag 4) Halver billetpriserne i den kollektive trafik og lav intensive kampagner for at benytte den kollektive trafik og cykel

Sammenlignet med prisen for at købe og bruge bil er prisen for brug af den kollektive trafik eksploderet. Hvis man sammenligner prisstigningen fra 1980 til 2017 på "et gult klip" og benzinprisen, skulle afgifterne på benzin i dag have været hævet så meget, at en liter benzin skulle koste over 40 kr. pr. liter. Men den koster kun omkring 10 kr.

Forslag 5) Fuld fart på reparation og udbygning af skinnenet og signalsystemer

Aftaler for banetrafikken giver en tiltrængt genopretning af skinnenettet samt et nyt signalsystem. Vi mener, at det er et stort skridt på vejen, at det eksisterende net kommer til at fungere, men det er slet ikke tilstrækkeligt. Den aftalte "Timemodel" bør også gennemføres. Mange steder, som f.eks. mellem Holbæk og Kalundborg, bør der være dobbeltspor. I Sønderjylland mangler der stadig dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg - altså på hovedstrækningen til resten af Europa. Nogle strækninger er kun godkendt til langsom kørsel – helt ned til 75 km/t.

Vi mener, at banesystemet skal udbygges kraftigt med timemodellen som grundstamme. Der skal være flere strækninger med dobbeltspor, hastigheden skal være højere og stort set hele banenettet bør elektrificeres.

Forslag 6) Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t , hvor den i dag er 130 km/t.- og til 90 km/t, hvor den i dag er 110 km/t. Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 80 km/t alle steder, hvor støjbelastningen er stor. Byhastigheden bør ned på 30/40 km/t. Danmark bør følge WHO's anbefalinger om sænkning af "støjgrænsen" fra 58 decibel til 53 decibel.

I 2004 besluttede den daværende Anders Fog Rasmussen regering, at den generelle hastighedsgrænse på motorveje blev sat op til 130 km/t. Nogle steder er hastighedsgrænsen på motorveje dog lavere. Den nuværende regering har sat hastighedsgrænsen på nogle motorveje og andre veje op.

Det er tankevækkende at hastighedsgrænsen på motorveje i de fleste stater i billand nr. 1 - USA er 65 miles, svarende til 105 km/t. I vort lille land med korte afstande må vi kunne leve med lavere hastigheder. Gevinsten er lavere støj, mindre luftforurening og færre trafikulykker. Som det fremgår af denne tabel stiger energiforbruget (og CO₂-udledningen) f.eks. med 78 % når farten sættes op fra 80 km/t til 130 km/t.

Sammenhængen mellem hastigheder, energiforbrug og CO₂-udledning:

Hastighed (km/t)	Brændstofforbrug (km/l)	CO ₂ -udledning (g/km)	%-ændring i forhold til 80 km/t
80	18,0	133	0
90	17,5	137	+3
100	14,9	149	+12
110	14,1	170	+28
120	12,1	199	+50
130	10,1	237	+78

Kilde: "Average hot emission factors for passenger cars and light duty trucks"

Sammenhængen mellem hastighed og støj. Meget at vinde ved lavere hastigheder

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**	Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB	Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB	Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB	Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB	Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB	Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

* Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 -1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på de mindre veje.

** Der er forudsat 10 procent tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med 2,8 dB (62).

Kilde: Trafikstøj et overset samfundsproblem. http://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/05/Hvidbog_samlet_web.pdf

Forslag 7) Benzin- og dieselaftgifter bør sættes op med 1 krone pr. liter pr. år i 5 år.

Benzinaftgiften er i dag kun ca 130 øre højere end den var i 1989. På 30 år er den altså kun sat helt ubetydeligt op.

Benzinaftgiftens regulerende effekt udhules dag for dag, hvilket er med til at stimulere folk til at køre unødigt meget, unødigt stærkt samt til at købe flere og større biler. En forhøjelse af benzinaftgiften vil omvendt tilskynde folk til at begrænse bilkørslen, køre mere besindigt, købe mindre biler eller vælge kollektiv transport eller cykel. På den måde kan den enkelte bilist tilmed helt eller delvist kunne neutralisere en forhøjelse af benzinaftgiften. De højere afgifter bør bruges til opbygning af et mere miljøvenligt trafiksystem

Frygt for stigende grænsehandel bliver altid brugt som argument mod højere brændstofafgifter. Det skal ikke stoppe miljøvenlige tiltag. Man må huske, at der kun bor en lille del af befolkningen i det mest oplagte grænsehandelsopland.



I "grænseområdet", det gamle Sønderjyllands Amt, der er markeret på kortet, bor kun ca 252.000 indbyggere. Det svarer til 4,5 % af den danske befolkning. Mindst 95,5 % af den danske befolkning bor derfor så langt fra grænsen, at de ikke fristes til så hyppige kørsler over grænsen til Tyskland. Færger til Tyskland fra Lolland/Falster og bro til Sverige med betaling, begrænser også lysten til at køre efter benzin. Hvis man af andre grunde er på bilrejse vil man dog også købe benzin. Men det er et overskueligt problem.

Af sikkerhedsmæssige grunde må man ikke importere mere end en reservedunk med 10 liter benzin og hvad man har i bilens tank. Man skal jo også bruge den "danske" benzin til kørsel til grænsen og den nyindkøbte til turen hjem. Det sætter også begrænsninger for kørelysten.

Forslag 8) Aftrap befodringsfradraget for bilkørsel over 10 år. De sparede midler bruges til forbedring af den fælles trafik og cykeltrafikken. Særlige transportordninger bør oprettes i tyndt befolkede dele af landet.

I Holland har man afskaffet befodringsfradrag når man kører i bil, men fastholdt det for brug af kollektive transportmidler. Det var en ide man burde følge i Danmark. Det er miljømæssigt og økonomisk meningsløst at give statsstøtte til de mange bilpendlere, der i hver sin bil kører til vore store byer.

Som bilist kan man reducere sine omkostninger ved at køre sammen med andre og i køretøjer, der ikke er så forslugne, hvad energi angår.

Ifølge Skatteministeriet udgjorde det samlede befodringsfradrag - allerede i 2015 - 20,3 mia. kr. Skatteværdien heraf skønnes til ca 6,05 mia kr.

De ekstra skatteindtægter samfundet ville få ind, burde bruges til at give borgerne en bedre og billigere kollektiv trafik betjening og bedre forhold for cykeltrafikken.

Det Europæiske Miljøagentur, EEA og transportområdet

“Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstofeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne.” Professor Jacqueline McGlade, (Former) Executive Director of the EEA

Vi har i dette oplæg kun beskæftiget os med persontransport på landjorden. En reduktion af biltrafikken går hånd i hånd med lavere energiforbrug, bedre luftkvalitet, mindre støj, mindre arealforbrug til kørsel og parkering, større færdselssikkerhed og bedre levevilkår i byerne.

Der er mere end nogensinde behov for at sætte ind mod den stadige vækst i biltrafikken – og tilmed reducere den. Der er en lang række kendte virkemidler til rådighed for dette: - økonomiske, planlægningsmæssige og tekniske.

Det siger sig selv, at en overflytning fra bil til cykel er en optimal løsning både hvad angår, energi, sundhed, forurening, støj og arealforbrug. Den reneste energi er den der ikke bliver brugt.

Der er endvidere store muligheder for reduktion af CO2-udledningerne ved brug af kollektiv transport

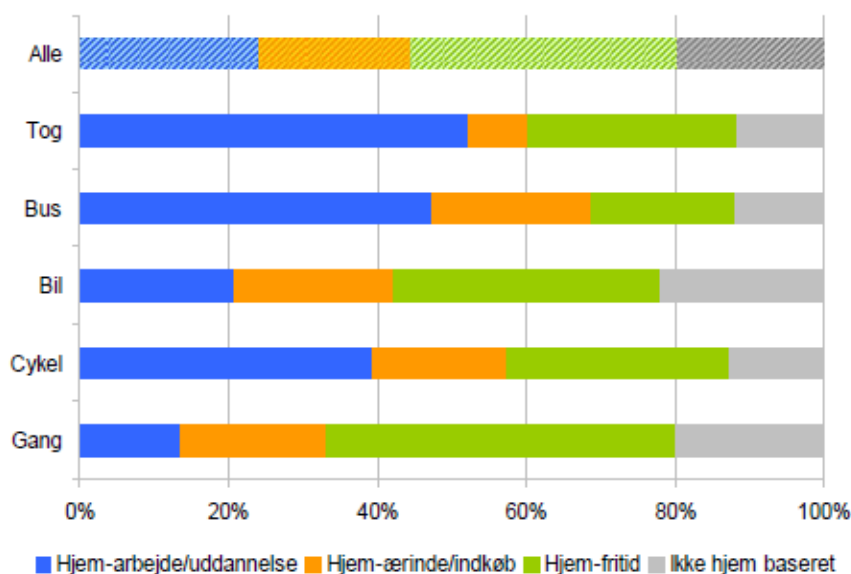
For hver person, der lader bilen stå og bruger ledig kapacitet i den kollektive transport er stort set al energien sparet. Hvis man derimod dropper at benytte toget og bruger bil i stedet er hele bilens energiforbrug en forøgelse. Dette ”hængeskilt” fra 1972 opsat i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.



Hvordan er ture fordelt på formål ? Eksempel fra Region Midtjylland.

Ca. 20 % af bilturene ture hjem-arbejde/uddannelse. Mere end 50 % af bilturene er ture: hjem-ærinde/indkøb og hjem-fritid.

I debatten om flere vejanlæg tales der ofte om biltrafik, som om det meste var arbejdsrelateret kørsel og hver kilometers kørsel nærmest er hellig. Som det kan ses af denne analyse er kun ca 20 % af bilturene ture hjem-arbejde/uddannelse. Mere end 50 % af bilturene er ture: hjem-ærinde/indkøb og hjem-fritid.



Figur 1. Rejseformål fordelt på ture i Region Midtjylland for forskellige transportmidler. TU 2006-2008

Kilde: Bedre viden om danskernes transport. Carsten Jensen og Lykke Magelund.
<http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers10/CarstenJensen.pdf>

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Palle Bendsen
Bente Hessellund Andersen
Ivan Lund Pedersen