



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)



Friends of the Earth Denmark

Miljøbevægelsen NOAH

Nørrebrogade 39

2200 København N

Tlf. 35361212

noah@noah.dk • [www.noah.dk](http://www.noah.dk)

København den 7. april 2020

# Klimapartnerskab om persontransport

## Til Regeringen og Folketingets partier

Udviklingen på persontransportområdet siden 1990 er CO<sub>2</sub>-mæssigt gået den forkerte vej. Den førte transportpolitik har ført os i den helt forkerte retning – væk fra opfyldelse af miljø- og klimamål. Denne rapport er tænkt som den 'manglende klimapartnerskabsrapport nr. 14' hvor persontransporten og CO<sub>2</sub>-reduktioner er i fokus.

Vi har desværre ikke haft mulighed for at beregne hvad hver enkelt tiltag vil betyde for CO<sub>2</sub>-reduktioner i tons CO<sub>2</sub>. Det overlader vi trygt til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Transport- og Boligministeriet.

## Baggrund

Danmark vil gerne være i front på miljø- og klimaområdet med målsætningen om at begrænse drivhusgasudledningen med 70% i 2030 sammenlignet med 1990. Biltrafikken har meget fine forhold over hele landet, mens de 38,4 % af de danske husstande, som ikke har bil belastes af nedskæringer i den kollektive trafik, meget høje billetpriser og farlige cykelforhold. Samtidig er det dem, der belaster miljø, klima og natur mindst. Denne skævhed i transportbetingelserne er ikke rimelig. På trods af den hidtidige udvikling ønsker vi med denne rapport at pege på, at området godt kan følge regeringens målsætning om en reduktion af udledningen af drivhusgasser på 70% i forhold til 1990. Sådan er hovedtallene nu:

- Fra 1993 til 2018 er antallet af personbiler steget med 1.047.673 stk. til i alt 2.651.726 stk.
- Energiforbruget til vejtransport (inkl. gods) er fra 1990 til 2018 steget med 27,8 %
- Energiforbruget til persontransport er fra 1990 til 2018 steget med 36,8 %

Der er behov for markante tiltag på transportområdet, som gennem årtier har været præget af stigende miljø- og klimabelastninger. Vi sender derfor disse forslag. Danmark må vise vejen.

## **Sammenfatning af forslag til hvordan Danmark kan vise vejen til en ansvarlig miljø- og klimapolitik på persontransportområdet**

I modsætning til Klimarådets seneste rapport så peger vi på, at en udvikling af el-biler og en samlet større bilpark ikke vil løse persontransportens klimaproblemer. Vi peger i stedet på en plan for reduktion af biltrafikken (uanset drivmiddel) samtidig med at alternative persontransporter udbygges.

**Forslag 1) Opgiv alle planer om nye motorveje, vejbroer og vejtunnelprojekter. Vi har store veje nok.**

**Forslag 2) Udbyg tog- og bustrafikken og cykelstinet over hele landet så den kollektive trafik og cykeltrafikken bliver et attraktivt alternativ for flere bilister. Fuld fart på reparation og udbygning af skinnenet og signalsystemer. Flere letbaner i de store byer.**

**Forslag 3) Halver billetpriserne i den kollektive trafik og lav intensive kampagner for at benytte den kollektive trafik og cykel.**

**Forslag 4) Stop for salg af nye privatbiler, der helt eller delvis bruger fossile drivmidler i 2025. For at stimulere overgang til elbiler bør beskatningsreglerne for køb af fossilbiler snarest genoprettes til niveauet i 2006. Fra 2006 til nu er den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil nedsat med ca. 53%.**

**Forslag 5) Højere benzin- og dieselaftgifter – 1 krone pr. liter pr. år i mindst 10 år.**

**Forslag 6) Aftrap befodringsfradraget for bilkørsel over 10 år. De ekstra skatteindtægter bør bruges til forbedring af den kollektive trafik og cykeltrafikken. Særlige transportordninger bør oprettes i tyndt befolkede dele af landet.**

**Forslag 7) 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. Danmark bør rette sig efter WHO-anbefaling om at sænke grænsen for vejstøj fra 58 decibel til 53 decibel.**

**Forslag 8) Skattefri kørselsgodtgørelse i egen bil skal afskaffes, hvor der er andre transportalternativer.**

**Forslag 9) Afskaf den dyre og miljøskadelige ordning med firmabiler til privatkørsel. Gratis/billig pendlerparkering ved arbejdspladser i store bysamfund bør beskattes som frynsegode med markedsværdien. Skal ikke gælde for handicappede bilister.**

**Forslag 10) Byplanlægning med hovedvægt på at forkorte afstande ved at sikre at boliger og arbejdspladser er stationsnære og stimulere brugen af gang, cykling og kollektiv transport**

Alle disse forslag vil vi mere detaljeret begrunde senere i rapporten.

## Politisk optakt: Aftale om grøn trafik politik, 2009

29. januar 2009 blev der indgået en bred trafikaftale: "Aftale om grøn trafikpolitik" Bag aftalen stod Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- **Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.**
- **Transportens CO2-udledning skal ned.**
- **Støj og luftforurening i byerne skal ned.**
- **Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.**
- **Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.**
- **Infrastruktur anlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.**

Denne aftale blev desværre underløbet af Lars Løkke Rasmussens regeringer. Ved tre finanslove i træk blev bilafgifterne således nedsat markant. Her en gennemgang af afgiftslettelserne:

<https://www.noah.dk/nyheder/afgiftslettelser-luksusbiler-giver-provenutab-pa-ca-26-mia-kr-frem-til-2025>

Der skete således ingenting, der kunne lede til opfyldelse af "Aftale om grøn trafikpolitik."

## Elbiler - en kanin op af hatten: Lars Løkke Rasmussens åbningstale 2. oktober 2018

Lars Løkke Rasmussen blev stærkt kritiseret for manglende initiativer, men kom så med et udspil, der tog al opmærksomheden. Al snakken om elbiler startede først rigtig efter Lars Løkke Rasmussens åbningstale i Folketinget den 2. oktober 2018.

*"Lars Løkke trumfer Klimarådet: 1 million el- og hybridbiler i 2030. Han og regeringen har fået kritik både herhjemme og af internationale miljøorganisationer for at være fodslæbende i kampen for at bekæmpe klimaforandringer.*

*Det image forsøger Lars Løkke at gøre op med i åbningstalen. »Danmark kan også være sin indsats bekendt, når det gælder en af de største udfordringer i verden lige nu: klimaet,« siger han"*

Kilde Ingeniøren den 2. oktober 2018. <https://ing.dk/artikel/lars-loekke-trumfer-klimaraadet-1-million-el-hybridbiler-2030-214812>

Senere fulgte andre partier og organisationer op med lovprisning af forslaget, som ikke var ledsaget af nogen form for plan eller analyse.

Det lykkedes for Lars Løkke Rasmussen at skabe en forestilling om, at nu ville alle problemer blive løst. Det var en præstation af rang. Al diskussion om andre forslag på transportområdet forstummede stort set.

Lars Løkke Rasmussen nedsatte den 29. januar 2019 en kommission for grøn omstilling af personbiler, en "Elbilkommission" med et meget snævert kommissorium.

<https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2019/02/regeringen-nedsaetter-kommission-for-groen-omstilling-af-personbiler>

Som navnet viser har **Elbilkommissionen** et meget begrænset sigte, idet det kun drejer sig om at nå op på 1 million el-biler og hybrid biler i 2030. Kommissionen skal dog også sikre, at samfundet ikke mister bilrelaterede afgifter. Dog kun på et afgiftsniveau efter at registreringsafgiften pr. bil allerede var halveret på få år af Lars Løkke Rasmussens seneste regeringer. En stribe transportforskere blev herved sat til at bruge det meste af deres tid på en begrænset del af transportproblematikken. Der er endnu ikke kommet noget udspil fra kommissionen.

*"Det er en "meget krævende opgave", som den tidligere regering har sat elbilkommissionen på, siger formand Anders Eldrup, der efter et lille års arbejde endnu ikke har fundet en løsning".*

Kilde: Altinget 23. januar 2020.

## Hvor klimavenlige er elbiler egentlig?

Der er forskellige analyser herom. Der er også vidt forskellige vurderinger. Alt afhænger af hvor store og tunge bilerne er og størrelse og vægt af de batterier de kører rundt med. Hvordan strømmen til brugen produceres, er selvfølgelig vigtig ligesom spørgsmålet om hvordan man udregner miljø- og klimabelastningen fra vugge til grav ved produktion af biler og batterier.

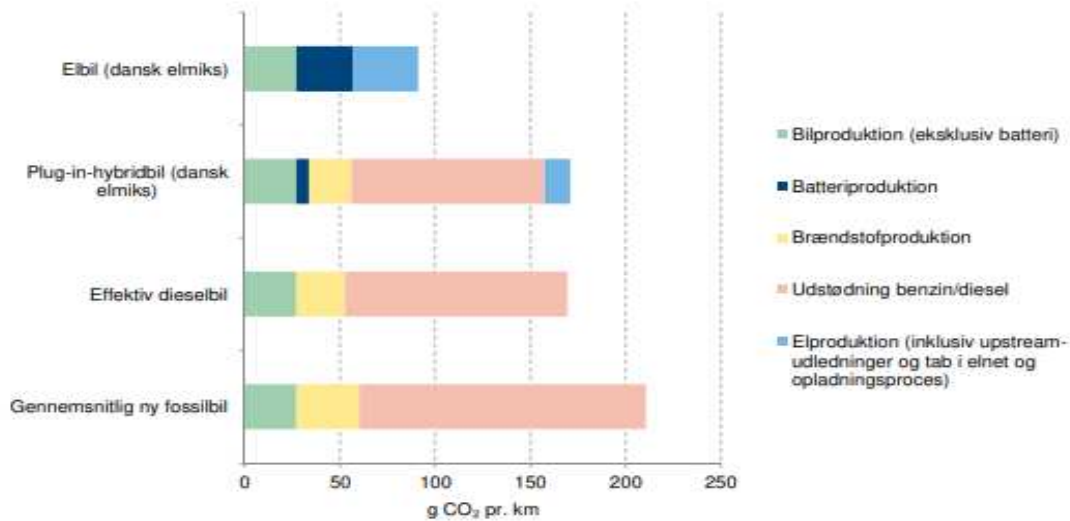
Forslaget om 1.000.000 el- og hybridbiler inden 2030 er primært baseret på en opfattelse/forhåbning om, at disse er CO2-neutrale.

Klimarådet har lavet en analyse. Den ligger her:

[https://www.klimaraadet.dk/da/system/files\\_force/downloads/baggrundsnotat\\_-\\_hvor\\_klimavenlige\\_er\\_elbiler\\_sammenlignet\\_med\\_benzin-og\\_dieselbiler.pdf](https://www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-og_dieselbiler.pdf)

Sådanne analyser har en masse forudsætninger. Klimarådet forudsætter således, at batteriet holder i 10 år og at bilen kører 200.000 kilometer på 10 år og fremover primært kører på strøm produceret med vedvarende energi. Her er det ikke taget i betragtning, at det store danske forbrug af biobrændsler til elproduktion ikke kan betragtes som CO2-neutralt (Klimarådet mener nu (marts 2020) at ca. 50% af biobrændslerne ikke kan betegnes som CO2-neutrale). Der er også indbygget forudsætninger om, at bil- og batteriproduktion rundt omkring i verden vil blive mere klimavenlig. Bortset fra enkelte forslag til tiltag fra den mindre spiller på batterimarkedet Tesla, er der ikke meget der tyder på at denne forudsætning blive indfriet foreløbigt.

Klimarådet finder det på den baggrund sandsynligt, at mindre elbiler i et livscyklusperspektiv udleder omkring halvt så mange drivhusgasser pr. kilometer som en effektiv fossil bil. Klimarådet finder derimod ikke nogen CO<sub>2</sub>-gevinst ved plug-in hybridbiler.



Figur 1: Global CO<sub>2</sub>-udledning pr. km over bilens levetid

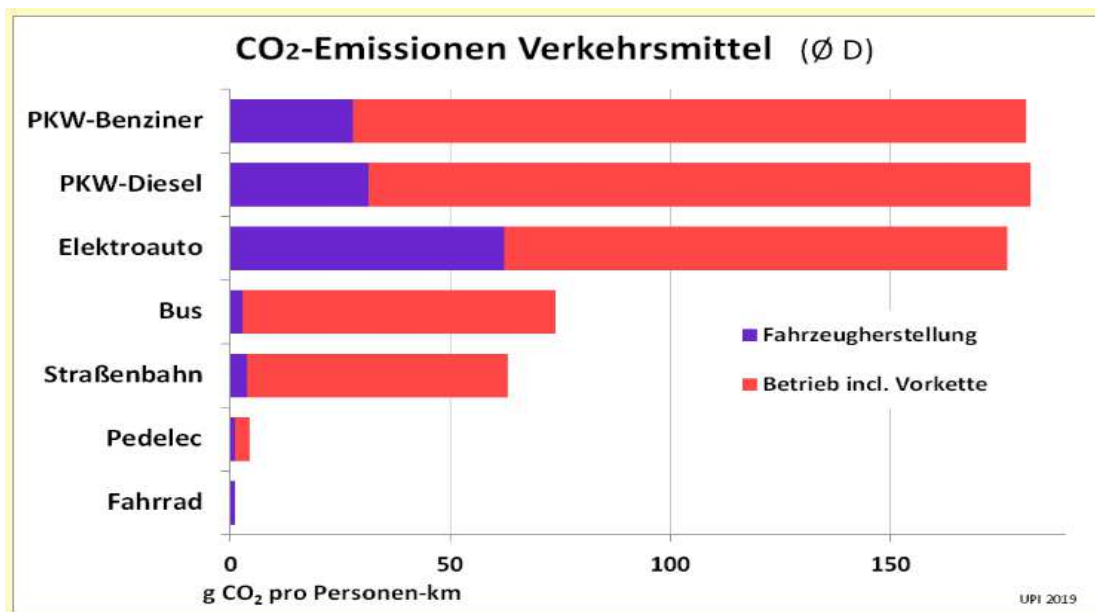
Anm.: Præcise antagelser og forudsætninger bag figuren beskrives i afsnit 4 samt i appendiks.

Klimarådet - ved det transportansvarlige medlem Niels Buus Kristensen - har stort set kun interesseret sig for elbiler - bortset fra forslag om en beskeden afgiftsstigning på brændstof. Her link til den nyeste rapport "Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion"  
<https://www.klimaraadet.dk/da/rapporter/kendte-veje-og-nye-spor-til-70-procents-reduktion>

Se i øvrigt vores kommentarer til klimaloven i dette høringssvar:

<http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/02/H%C3%B8ringssvar-til-Forslag-til-Klimalov-fra-Ra%C3%AAdet-for-B%C3%A6redygtig-Trafik-og-NOAH-Trafik-26-jan-2020.pdf>

Andre undersøgelser, f.eks. fra det anerkendte Umwelt- und Prognoseinstitut e.V. i Heidelberg viser meget lille CO<sub>2</sub> reduktion i rapporten "Ökologische Folgen von Elektroautos -Ist die Förderung von Elektro- und Hybrid-Autos sinnvoll? " Dog baseret på tysk elproduktion. Det der virkelig batter noget er sporvogne, busser, cykler og elcykler. Se rapporten: [http://www.upi-institut.de/upi79\\_elektroautos.htm](http://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm).



Selv om man opererer med grønnere strøm i Danmark (med forbehold for brugen af store mængder biobrændstof, der ikke kan betragtes som CO<sub>2</sub>-neutral) end i mange andre lande er den energikrævende produktion af alle slags biler og batterier i udlandet helt udenfor dansk indflydelse og kontrol.

Produktion af transportmidler kræver råstoffer og energi lige fra malmen brydes og olien pumpes op, til køretøjet står hos forhandleren. Det er derfor vigtigt at kigge på ressourceforbruget i hele processen "fra vugge til grav". Produktion af en "almindelig" bil på 1,1 ton kræver f.eks. et energiforbrug svarende til omkring 5.000 liter olie, når alle processer medregnes. Kilde: Umwelt- und Prognoseinstitut e.V.

Dertil kommer produktion af batterier til elbiler. Eftersom klimakrisen er global, har Danmark også en forpligtelse til ikke at have en så ensidig fokuseret transportpolitik baseret på elbiler, at man kraftigt forøger udledningen af klimagasser i andre lande ved produktion af elbiler og batterier. At reducere det store kørselsomfang i biler i Danmark og sikre større overflytning til cykel og kollektive transportmidler er derimod sikre metoder. 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 en hvilken som helst type bil i stedet er hele bilens energiforbrug en forøgelse. Dette "hængeskilt" fra 1973 opsat af Handelsministeriets Energi-Spareudvalg i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.



Elmotorer er i sig selv geniale i forhold til forbrændingsmotorer. Derfor er elektrisk drift godt og man bør intensivere arbejdet med at elektrificere den kollektive trafik, der i modsætning til bilerne giver borgerne transportmulighed på en måde, der ikke bruger så meget plads og andre ressourcer.

Om der så kom 500.000 eller 1.000.000 elbiler i Danmark i 2030 - løser det ikke de store miljø- og klimaproblemer på transportområdet. Klimarådets ensidige fokus på elbiler til privatbrug afsporer derfor indsatsen. <https://www.altinget.dk/transport/artikel/noah-el-biler-alene-loeser-ikke-biltrafikens-store-belastninger>

Klimarådet freder i sin nyeste rapport stort set den vildtvoksende biltrafik. Klimarådet ser ligefrem positivt på, at en fortsættelse af nuværende afgiftspolitik kan betyde salg af 2,7 millioner nye biler inden 2030, deraf kun 10 % elbiler. Klimarådet finder det også positivt, at den samlede personbilpark med uændret afgiftspolitik i 2030 vil være steget med 600.000 stk. (halvdelen af stigningen som fossilbiler) og komme op på omkring 3,3 millioner. Hvilken belastning den voldsomme stigning i bilparken vil betyde i form af vej- og parkeringspladskrav, støj, ulykker m.m. ser man bort fra.

Klimarådet foreslår ikke udbygning og billiggørelse af den kollektive trafik, som kunne spare energi og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

Klimarådet er så optaget af at sikre biltrafikken optimale vilkår, at man som nævnt kun foreslår en beskedent stigning i brændstofafgiften på omkring 4,5 kr/l. i løbet af 10 år. Det batter ikke meget når afgiften kun er steget med 130 øre siden 1989. Vi mener at en stigning på mindst det dobbelte er rigtig.

### **”Det hjælper ikke at tale om elbiler. Vi er nødt til at tage fat om de biler, vi har i dag”**

Klimarådets ensidige fokus på elbiler udfordres bl.a. af Ingeniørforeningens transporttalsmand Svend Tøfting og Jeppe Juul, Rådet for Grøn Omstilling og tillige præsident for den europæiske paraplyorganisation Transport & Environment.

### **Her uddrag af artikel af Magnus Bredsdorff i Ingeniøren den 5. december 2019:**

”Fossilbilerne er det største klimaproblem. Bilparken fortsætter med at vokse, og vi kører stadig flere fossile kilometer. Nu siger eksperter med én stemme, at det skal være dyrere at køre bil. Det skal desværre være dyrere at køre bil.« Med disse ord vandt ophavsmanden, Ingeniørforeningens transporttalsmand Svend Tøfting, ikke mange fans, da han lod dem udgøre overskriften på sit seneste blogindlæg på ing.dk. For bilismen er blevet en integreret del af vores hverdag, vores infrastruktur og vores økonomi. Efterhånden som vores velstand er steget, og bilproducenternes fremskridt har gjort bilerne billigere, har vi fået råd til flere biler, i mange tilfælde to pr. husstand. Til gengæld kører vi stadig færre passagerer pr. bil, som altovervejende hovedregel helt alene i bilen i myldretiden. »En snigende adfærdændring,« kalder Svend Tøfting det. Den bliver hjulpet på vej af, at når først vi har investeret i de fire – eller otte – hjul under carportens tag, så er prisen for at starte forbrændingsmotorerne ikke særlig høj. Så er vi tilbage ved hans overskrift.

Hvis ikke det bliver dyrere at dreje tændingsnøglen, kan vi ikke begrænse transportens CO<sub>2</sub>-udslip. »Det hjælper ikke at tale om elbiler. Vi er nødt til at tage fat om de biler, vi har i dag,« siger Svend Tøfting og er dermed helt på linje med Rådet for Grøn Omstilling: »Det afgørende er ikke, hvor mange



elbiler vi får, men at få antallet af fossilbiler ned. Vi har snakket os ind i, at elbilen er problemet, men det egentlige problem er fossilbilen,« siger transportmedarbejder Jeppe Juul, der tillige er præsident for paraplyorganisationen Transport & Environment.”

Se hele dette interview m.m. i vores høringssvar: <http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/02/H%C3%B8ringssvar-til-Forslag-til-Klimalov-fra-Ra%C3%A6det-for-B%C3%A6redygtig-Trafik-og-NOAH-Trafik-26-jan-2020.pdf>

Eksempel på sammensætning af prisen for en ældre personbil, med en pris på gaden på 420.000 kr., inkl. moms, i 2020		
		Kr.
Bilpris før registreringsafgift		
Forhandlerudsalgsspris excl. moms		333.944
Moms heraf - 25 pct		83.488
Bilpris med moms	(1)	417.430
Fradrag i beskattet værdi		
Airbags	6	- 5.120
Maks. NCAP-stjerner	ja	- 8.000
Batterikapacitet på 24,2 kWh (op til 45 kWh)		- 41.140
Beskattet værdi	(2)	383.170
Registreringsafgift		
Afgift af beskattet værdi (2) under 197.700 kr. (2020)		85,00 % 168.045
Afgift af beskattet værdi over 197.700 kr. (2020)		150,00 % 248.205
Registreringsafgift før fradrag i afgift		416.250
Fradrag i afgiften		
- nedslag for energieffektivitet (ækvivalent til 70,1 km/l benzin)		- 200.400
- selealarmer	3 stk.	- 3.000
Samlet registreringsafgift		(3) 212.850
Indfasning af afgift		
20 pct. af afgift		42.570
Bundfradrag på 40.000 kr.		- 40.000
Afgift i alt 2020	(4)	2.570
Bilens pris på gaden excl. leveringsomkostninger (1) + (4)		420.000

## Introduktion af elbiler

Køb af elbiler er stærkt begunstiget. Der er, som det fremgår af Skatteministeriets beregning ovenfor, f.eks. kun en registreringsafgift på 2.570 kr. ved køb af en elbil til 420.000 kr. Det er desuden sådan, at de allerstørste og dyreste elbiler får en forholdsmæssig ekstra stor lettelse af deres afgift. Det er udenfor al rimelighed.

Kilde: <https://www.skm.dk/skattetal/beregning/afgiftsberegning/registreringsafgift-beregningseksempel>



## Omkostninger ved brug af elbiler

Hvis man køber el gennem aftale med en ladeoperatør, får man en stor lettelse af elafgiften. Folk der bruger el til lys, køleskabe, madlavning m.m. betaler elafgift, men elbiler slipper for det meste af afgiften.

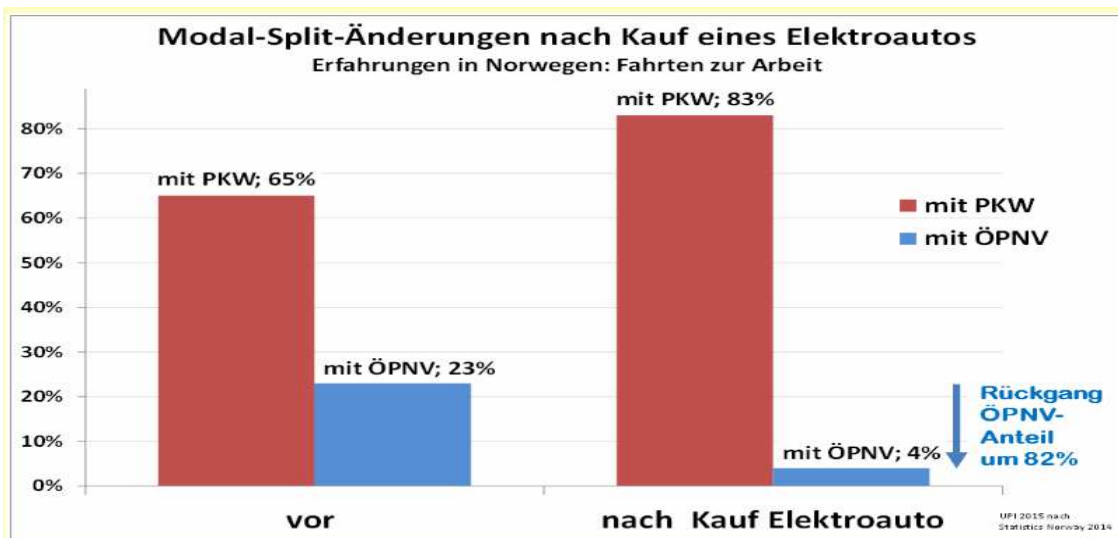
Det er ikke rimeligt. Billige elpriser til elbiler f.eks. med billige flat-rate aftaler for elforbrug stimulerer tilmed til at køre meget mere og bruge meget mere el. Se fra bilanmeldelse:

*”Herefter koster strøm 599 kr. om måneden uanset antal kilometer. Det inkluderer ubegrænset ladning i Clevers standere over hele Europa inklusive de nye lynladere, som den europæiske bilindustri er ved at bygge ved de store færdselsårer i blandt andet Tyskland”.*

Kilde. Bilanmeldelse; [https://bilmagasinet.dk/vw/danske-priser-vw-id3?fbclid=IwAR2VFScJOjQjGaTxcSOZ\\_8qGmMOwrsimp9n7TCaEo\\_7HeZG9QIbl0ahBXXSI](https://bilmagasinet.dk/vw/danske-priser-vw-id3?fbclid=IwAR2VFScJOjQjGaTxcSOZ_8qGmMOwrsimp9n7TCaEo_7HeZG9QIbl0ahBXXSI)

Alle disse tiltag er dyre for samfundet i form af vej- og parkeringspres samt afgiftstab for vores fælles statskasse. Hvis man vil stimulere folk til at købe elbiler frem for fossilbiler bør man f.eks. i 2025 stoppe for salg af alle personbiler, der helt eller delvist drives af fossile brændstoffer. Og gradvis aftrappe de store begunstigelser, der er for bilejerne. Og vigtigt er det at tilbagerulle den halvering (53%) af den gennemsnitlige registreringsafgift pr. fossilbil, der er gennemført siden 2006.

Trods de nærmest ekstreme begunstigelser af elbiler har Norge ved udgangen af 2019 tilmed kun ca. 9,25% el-biler ud af en personbilpark på ca. 2,8 millioner. Mange norske husstande har mange biler. Alt tyder på, at de allerfleste elbiler er bil nr. 2 eller nr. 3 i de norske husstande. Elbiler med 1 person i hver bil har sågar kunnet køre i den kollektive trafikskøreareal og derved sinket busser og letbaner med snesevis af passagerer. Det viser sig også, at folk, der anskaffer sig en elbil i Norge, reducerer brugen af kollektive transportmidler med 82 %. Også brug af cykler erstattes af elbiler. Ikke just nogen fordel for trafikplagede byer.



Kilde: Umwelt- und Prognoseinstitut e.V: [http://www.upi-institut.de/upi79\\_elektroautos.htm](http://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm)

Vi skal ikke have norske tilstande, hvor elbiler er stærkt begunstiget økonomisk og planlægningsmæssigt. I erkendelse af ulemperne herved i form af meget store indtægtstab for samfundet, og problemer for den kollektive trafik fremkommelighed m.m. er man dog i Norge ved at luge ud i nogle af privilegierne.

Os bag denne rapport er ikke imod elbiler som sådan. Tværtimod. Elbilerne skal snarest indtage deres plads i persontransporten. De er bare ikke så grønne, som det lyder som om, og de kan langt fra løse alle problemer i sektoren.

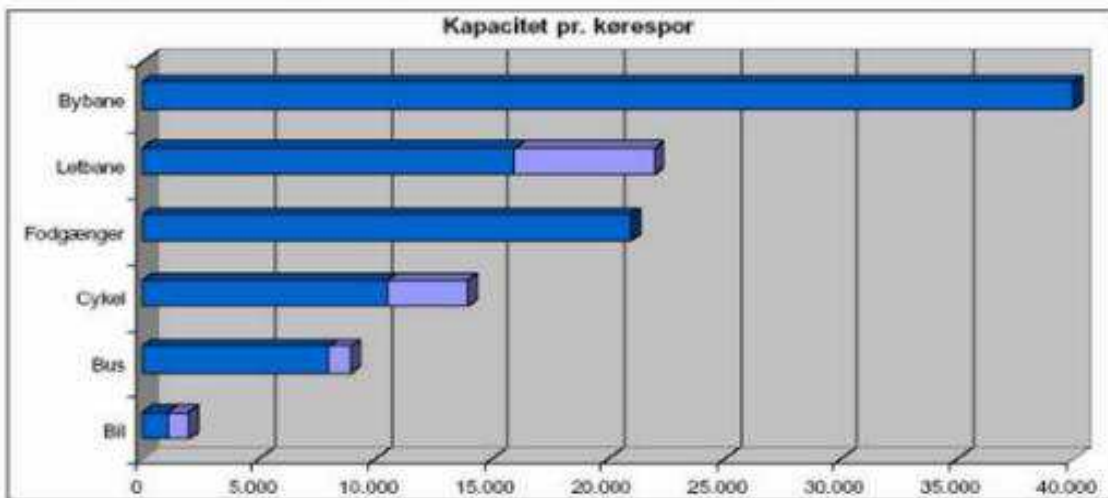
### Arealforbrug og p-pladser

Man kan også forvente et stort pres for at få flere p-pladser i vores byer. Hver ekstra bil udløser i gennemsnit totalt set krav om 3-4 p-pladser ved forskellige destinationer. I USA, hvor brug af fødder, cykler og kollektive transportmidler ikke er så udbredt, regner man med op til 6 p-pladser.

Et helt centralt element i transportsammenhæng er arealforbrug. Og så at undgå trængsel. På disse centrale punkter løser elbiler ikke noget som helst. Når de kører og parkerer, fylder de det samme som fossile biler. Og billige driftsudgifter vil formentlig – om muligt – bevirke endnu lavere antal personer pr. bil. I pendlertrafikken er gennemsnitsbelægningen nu nede på 1,05 person pr. bil. Elbiler har på længere sigt bestemt også en rolle, men i vores byer bør der især sættes på andre transportmidler. Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et mere miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler.

### 3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



*Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.*

Kilde; Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark:

[https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/2706944/ing\\_trafikrapport\\_sep2006.pdf](https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/2706944/ing_trafikrapport_sep2006.pdf)

## **Vi har disse forslag til tiltag, der kan reducere energiforbruget, fremme mådehold i bilbrug og stimulere til skift fra bil til kollektiv transport og cykeltransport:**

**Forslag 1) Opgiv alle planer om nye motorveje, vejbroer og vej tunnelprojekter. Vi har store veje nok.**

Den 12. marts 2019 indgik Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti en investeringsplan for Transportområdet. Den omhandlede anlæg for 112,7 mia. kr.

Uansvarlig politik. Connie Hedegaard har i Mandag Morgen den 11. juni 2019 kommenteret trafikaftalen sådan:

*"Da regeringen lavede en transportaftale til 112 milliarder kroner, var det også en oplagt mulighed for at bruge klima og bæredygtighed som fokus og omdrejningspunkt, men da transportministeren efter aftalen blev spurgt om konsekvenserne for miljøet, svarede han, at det har vi ikke haft tid til at regne på. Efter min mening er det at misforstå sin opgave som ansvarlig politiker i 2019."*

Pengene skulle primært gå til veje med 61,2 mia kr. Deraf nye vejprojekter til 53. mia kr, som den berømte omfartsvej ved Mariager. På banesiden var der primært tale om gengangere fra tidligere aftaler, men dog 15,4 mia.kr til nye projekter, puljer og styrket vedligehold. Aftalen ligger her:

<https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf>

Efter valget i juni 2019 forsvandt flertallet for investeringsaftalen og den nye regering har derfor er derfor ikke bundet af aftalen. Vi har gennemgået de forskellige motorvejsforslag og kan ikke finde belæg for nogle af motorvejsforslagene. Det drejer sig bl.a. om disse:

Hærvejsmotorvej fra Haderslev til Give. Pris 5,8-7,5 mia.  
Motorvej vest for Aalborg over Egholm. Anslået totalpris: 7,1 mia.  
Udvidelse og forlængelse af Hillerødmotorvejen: Pris 1,1 mia.  
Motorvej fra Regstrup til Kalundborg. Pris 1,8 mia.  
Motorvej fra Tværvej til Frederikssund. Pris 3,4 mia.  
Sydlig del af Ring 5. Pris 6,5 mia.  
Motorvej mellem Næstved og Rønnede. Pris 1,5 mia.

Listen er ikke udtømmende, men alene disse anlæg ville koste 27,2 til 28,9 mia. kr. Der er en stribe andre store og små, men alle overflødige projekter. Dertil kommer at forskellige interessenter arbejder for en Kattegatforbindelse fra Kalundborg-Røsnæs-Samsø-Hou-Aarhus (pris og finansiering ukendt).

Hvis vi kigger på regionale veje, kunne det tænkes at enkelte kunne være acceptable. Det kunne f.eks. være en forbedring på strækningen fra Viborg til Aarhus evt. i form af en 2+1 vej.

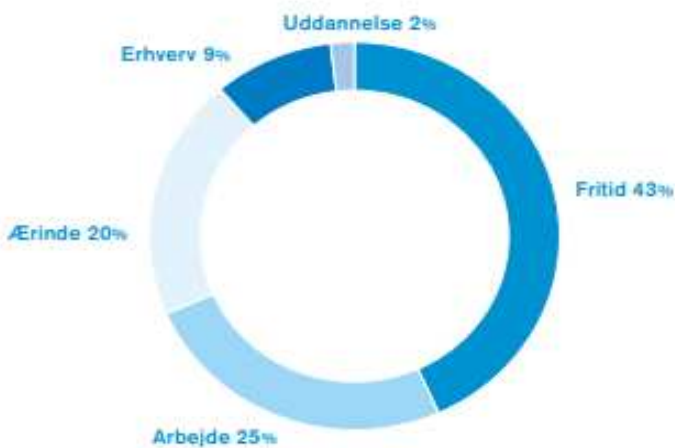
Bygning af nye motorvejsanlæg og udvidelse af eksisterende vil forstærke belastningen af natur, råstoffer, miljø og forøge energiforbrug og klimabelastning. Dertil kommer en forøgelse af den i forvejen store støjbelastning fra vores eksisterende meget store vejanlæg.

Store vejprojekter er i høj grad affødt af en uhensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper fuldstændig omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede vejanlæg. Vejkrav stimuleres af snævre

såkaldte samfundsøkonomiske beregninger, hvor en smule tidsbesparelse pr. bilist lægges sammen årtier frem i tiden - baseret på kraftige fremskrivninger af biltrafikkens omfang - og derefter ganges med en høj timepris, se nedenfor. Dette beløb defineres som samfundsnytte. Når man udregner "forsinkelse" på vejene i Danmark, sammenligner man med højest tilladte hastighed. Det er en metode som OECD på det kraftigste fraråder. Man kan ikke økonomisk, miljømæssigt og arealmæssigt indrette et vejsystem, der skal kunne give free-flow døgnet rundt.

Tidsbesparelsen er den absolut største post i samfundsøkonomiske beregninger bag vejprojekter. Det samme gælder større energiforbrug, der også indgår som en positiv faktor i form af stigende afgifter ved mere og hurtigere kørsel. Alle belastninger af natur, miljø og værditab for ejendomme betyder derimod ingenting i regnestykkerne. Støj og CO<sub>2</sub>-udledning har en minimal betydning. Se mere herom i denne artikel. <https://noah.dk/sites/default/files/2018-12/Mobility%20Tech.%20ILP.%2028.november%202018.pdf>

Som det fremgår af grafen nedenfor over persontransportarbejdet (kilometer gange antal personer) i biler fordelt efter turformål, udgør fritidsture 43% og ærindekørsel 20%. Tilsammen altså 63%, der foretages i fritiden. Al sparet rejsetid ved hurtigere kørsel regnes som en indtægt for samfundet i de beregninger, der er baggrunden for vejkrav.



**Figur 1.11** Persontransportarbejde i bil fordelt efter turformål 2018.  
Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Kilde: [https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-07/WEB\\_Statsvejnettet%202019.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-07/WEB_Statsvejnettet%202019.pdf) (side 12)

Kr. per persontime	Bolig-arbejde	Erhverv	Andet	Vægtet snit
Bilister				
Køretid	93	384	93	121
Forsinkelsestid	140	576	140	182

Her er tidstaksterne for 2019, som anvendes af Vejdirektoratet, som begrundelse for nye motorveje.

Transportøkonom Johan Nielsen har udarbejdet en omfattende kritisk analyse af hvordan trafikplanlægningen foregår i Danmark:

<https://rgo.dk/klimavenlig-transportplanlaegning-kraever-nye-regnemetoder/>

Stadige krav om flere statsbetalte veje lægger et urimeligt pres på Folketinget og der er et rend af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med deres dyre og natur- og miljøødelæggende vejkrav.

Der, hvor der især er pres på vejene er ind mod Storkøbenhavn i ”spidstimen”, og presset består primært af pendlerbiler med en gennemsnitbelægning på 1,05 person pr. bil. Vejudvidelser vil her stimulere flere til at bruge bil og derved betyde færre passagerer i den kollektive trafik og øge presset på veje og parkeringspladser længere inde i byen.

Vi har et af verdens absolut mest udbyggede vejsystemer. Vi har f.eks. 4 gange så mange kilometer motorvej i forhold til befolkningstal som UK. Vi synes, at det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen om minimering af gener og belastninger – f.eks. trafikstøj - fra de store vejanlæg samt deres vedligeholdelse.

Det er på tide, at vi får et kollektivt trafiksystem i verdensklasse. I en tid med klimaproblemer er det ikke formålstjenligt at vi fortsætter med at udvide vores vejsystem, der allerede er udbygget ud over det rimelige.

**Forslag 2) Udbyg tog- og busstrafikken og cykelstinet over hele landet så den kollektive trafik og cykeltrafikken bliver et attraktivt alternativ for flere bilister. Fuld fart på reparation og udbygning af skinnenet og signalsystemer. Flere letbaner i de store byer.**

De nugældende aftaler for banetrafikken giver en begyndende og tiltrængt genopretning af skinnenettet samt signalsystemet. Det er forsømt gennem mange årtier. Vi mener, at det vil være et pænt skridt på vejen, at det eksisterende net kommer til at fungere, men det er slet ikke tilstrækkeligt. Timeplanen bør gennemføres kombineret med massiv udbygning af tilslutningsbanerne. Der skal være flere strækninger med dobbeltspor, hastigheden skal være højere og det meste af banenettet bør elektrificeres. I Sønderjylland mangler der f.eks. 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. Samtidig skal servicen genoprettes f.eks. med toiletter på stationerne.

Det er tankevækkende, at energiforbruget til jernbanetransport fra 1990 til 2018 er **reduceret** med 6,0% trods flere passagerer. At producere tog bruger også energi, men der er mange til at dele energiforbruget. DSBs 96 IC3-tog har således kørt mere end 7.000.000 millioner kilometer med et stort antal passagerer.

En øget elektrificering og udbygning af togtrafikken er også af klimamæssige grunde en god udvikling. Desværre har de seneste mange års transportpolitik undergravet togtrafikken, fordi biler er blevet markant billigere, vejnettet er udbygget og der er kommet masser af nye parkeringspladser.

Mange buslinjer er blevet reduceret så meget, at de ikke er brugbare alternativer til personbilen, men er det eneste, der tilbydes ikke-bilister. Det må være sådan, at det er en samfundsopgave at sikre

kollektive transportmuligheder i form af busser med en god geografisk dækning og hyppige afgangene over hele landet. Dertil flere effektive og kapacitetsstærke letbaner i vores store byer.

Bussernes og skinnetraffikkens køreplaner skal koordineres med gode skiftemuligheder. I tyndt befolkede områder skal mindre elbusser sættes ind for at reducere energiforbruget. Det er vigtigt, at staten går ind med massiv støtte til de regionale trafikelskaber, således at der opbygges et sammenhængende højklasset kollektivt trafiknet.

Cykeltrafikken må, som den mest miljøvenlige transportform ligesom gang, 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 letbaner samt i busser udenfor de store byer. Det vil give en fleksibel og hurtig transport for mange.

### **Forslag 3) 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. Den koster kun omkring 10 - 11 kr./l.

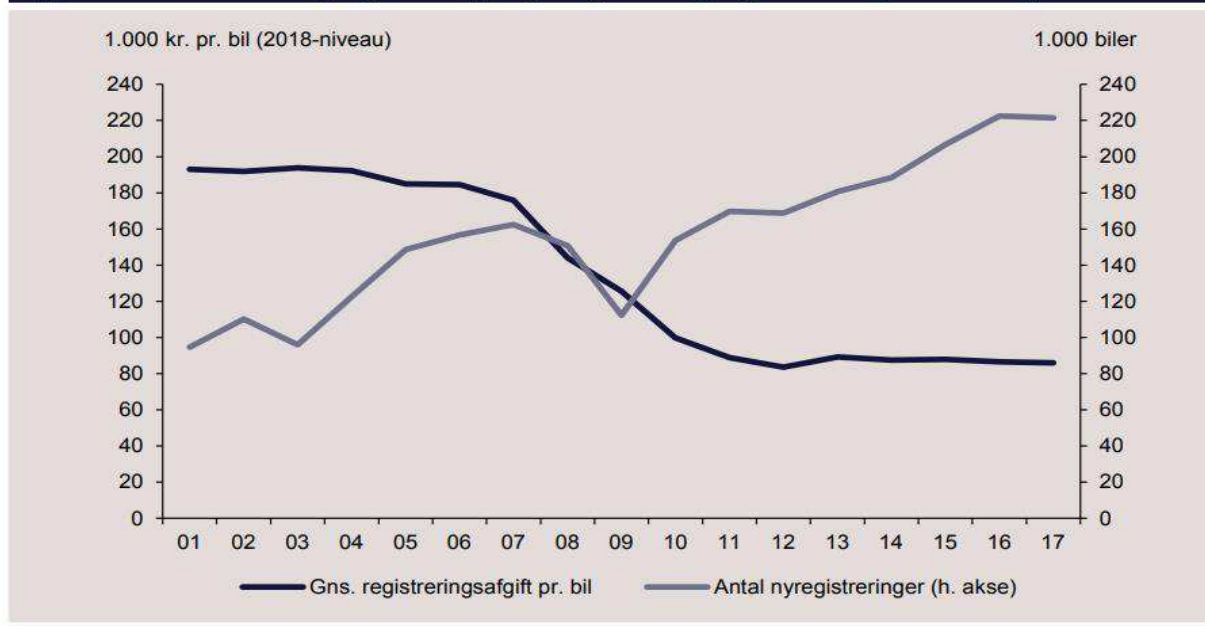
### **Forslag 4) Stop for salg af nye privatbiler, der helt eller delvis bruger fossile drivmidler i 2025. For at stimulere overgang til elbiler bør beskatningsreglerne for køb af fossilbiler snarest genoprettes til niveauet i 2006. Fra 2006 til nu er den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil nedsat med ca. 53%.**

Gennem de seneste 30 år er både biler og brændstof blevet meget billigere, og derfor er antallet af biler og kørselsmængden steget voldsomt.

Se graf og kilde under grafen. Fra 2007 blev afgiften på mindre biler stort set afskaffet og 3 år i træk i Lars Løkke Rasmussens seneste regeringstid fik store og mellemstore biler 'astronomiske' (beskrivelse fra Mercedes reklame) afgiftslettelser.



**Figur 3.2. Gennemsnitlig registreringsafgift og antal nyregistrerede personbiler, 2001-2017**



Anm.: Der foreligger ikke data for registreringsafgiften knyttet til nyregistrerede personbiler i hele den betragtede periode i Det Digitale Motorregister. Derfor er anvendt skøn for den gennemsnitlige registreringsafgift, hvor det er forudsat, at provenuandelen fra nyregistrerede personbiler udgør 92,5 pct. af det samlede registreringsafgiftsprovener. Den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil er opgjort i 2018-niveau med afsæt i udviklingen i BNP i løbende priser.

Kilde: Danmarks Statistik og Økonomisk Redegørelse, maj 2018.

Kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse 2018 – side 57.

<https://www.skm.dk/media/1730618/Skatteøkonomisk-redegoerelse-2018.pdf> og <https://www.skm.dk/media/1732746/Kapitel-3.xlsx> - figur 3.2

Afgiften på benzin er kun ca. 1,30 kr. højere end i 1989.

Klimarådet foreslår dog nu en stigning i benzinafgiften på omkring 4,5 kr./l, men i løbet af 10 år, hvilket er en meget lang tidshorizont. Som tidligere nævnt foreslår man **ikke** at genoprette beskatningen af fossile biler. Man foreslår i stedet at bruge 5 mia. kr. som direkte støtte til folk der køber elbiler og hybridbiler. Støtten foreslås til minimum 50.000 kr. pr bil til 100.000 biler. Det er ikke rimeligt.

Klimarådet foreslår totalt stop for salg af alle nye biler, der helt eller delvist er fossile i 2030. Det burde om muligt være tidligere, nemlig i 2025.

### Udviklingen i energiforbrug til transport fra 1990 til 2018:

- ♣ Det samlede energiforbrug til transport i alt er **steget** med 30,9 %
- ♣ Energiforbruget til persontransport er **steget** med 36,8 %
- ♣ Energiforbruget til jernbanetransport er **reduceret** med 6,0 %.



## Endeligt energiforbrug i transport

Ændring

Direkte energiindhold [TJ]	1990	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	'90-'18
<b>Faktisk forbrug</b>									
<b>Transport i alt</b>	<b>170 216</b>	<b>201 209</b>	<b>215 789</b>	<b>209 731</b>	<b>209 265</b>	<b>213 828</b>	<b>218 253</b>	<b>222 741</b>	<b>30,9%</b>
Vejtransport	129 943	153 666	161 923	161 215	159 245	159 958	162 214	166 120	27,8%
Jernbanetransport	4 765	4 339	4 488	4 728	4 785	4 927	4 762	4 479	-6,0%
Søtransport, indenrigs	6 344	6 857	8 026	6 533	5 640	6 399	6 214	6 391	0,7%
Indenrigsluftfart	2 587	1 803	1 304	1 813	1 285	1 325	1 262	1 202	-53,5%
Udenrigsluftfart	24 928	33 019	36 323	33 972	36 961	39 740	41 001	42 944	72,3%
Forsvarets transport	1 649	1 525	3 726	1 470	1 350	1 479	2 800	1 606	-2,6%
Persontransport	121 329	142 204	145 883	147 683	155 982	159 702	162 249	165 986	36,8%
Godstransport	47 238	57 481	66 180	60 578	51 933	52 647	53 204	55 083	16,6%

Kilde: Energistatistik 2018. Energistyrelsen.

### **Forslag 5) Højere benzin- og dieselaftgifter – 1 krone pr. liter pr. år i mindst 10 år**

Benzinaftgiften er, som nævnt kun ca. 130 øre højere end den var i 1989. På ca. 30 år er den altså kun sat helt ubetydeligt op. Klimarådets forslag om en stigning af brændstofafgifte på 4 - 5 kr. pr. liter i løbet af 10 år er alt for lidt og det sker for langsomt. En sådan beskedne stigning er da bedre end ingenting, men rykker ikke nok i forbruget af biler og benzin/diesel.

Brændstofafgifternes adfærdspåvirkende effekt udhules dag for dag, hvilket er med til at stimulere folk til at køre unødigt meget, køre unødigt stærkt samt til at købe flere og større biler. En væsentlig forhøjelse af benzin- og dieselaftgiften 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 benzin- og dieselaftgiften. Der skal være særlige ordninger for handicappede bilister.

### **Hvad med grænsehandelen?**

En indvendig mod højere brændstofafgifter vil altid være øget grænsehandel. Der vil nok altid komme noget ekstra grænsehandel f.eks. hvis man alligevel er i udlandet af andre grunde. Men mon ikke Tyskland og Sverige også vil hæve brændstofafgifterne for at dæmpe klimabelastningen? Danmark har ydermere en stor fordel i forhold til lande som f.eks. Holland, Belgien og Luxemburg.

## Danmark har en, i forhold til højere brændstofafgifter, enestående geografisk beliggenhed

Luxemburg, Holland og Belgien vil med de nære og lange grænser til flere nabolande have svært ved at have benzinpriser, der er meget højere end nabolandene. Det hæmmer deres mulighed for en mere selvstændig miljøpolitik på trafikområdet.

Danmark har derimod en beliggenhed, der for de fleste gør kørsel efter billigere benzin til en tidskrævende og dyr fornøjelse. Der skal bruges benzin både frem og tilbage og man kan ikke indkøbe benzin til hele familien.

Man må af sikkerhedsårsager kun indføre, hvad der er i tanken og i en 10 liters reservedunk. Danmark er derfor i en ønskesituation hvad angår forhøjelse af brændstofafgifterne.



I "grænseområdet", det gamle Sønderjyllands Amt, der er markeret på kortet, bor kun ca. 252.000 indbyggere. Det svarer kun 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 hyppige kørsler over grænsen til Tyskland. Færger til Tyskland fra Lolland/Falster og betalingsbro til Sverige begrænser også lysten til at køre efter benzin. Hvis man af andre grunde er på rejse, vil man nok også købe benzin.



## Benzinprisen i Danmark er den billigste blandt 15 undersøgte EU-lande - set i forhold til arbejdslønnen

En undersøgelse fra Finansdepartementet i Norge viser, at man i Danmark får flest liter benzin for en arbejdstime blandt 15 undersøgte lande i EU. Selvom undersøgelsen har nogle år på bagen er den formentlig stadig retvisende. Danmark har således ikke sat afgiften op siden da.

Tabell: Timefortjeneste for industriarbeidere, bensinpris og liter pr. arbeidstime for utvalgte land.

Land	Timefortjeneste NOK per time	Pris 95 blyfri bensin NOK per liter	liter bensin per arbeidstime
Danmark	203	12,97	15,7
Norge	188	14,43	13,0
Østerrike	131	10,85	12,1
Irland	138	11,65	11,8
Belgia	136	12,33	11,0
Finland	135	12,34	10,9
Nederland	141	13,17	10,7
Tyskland	126	13,02	9,7
Sverige	120	12,42	9,7
Frankrike	107	11,96	8,9
Italia	105	12,11	8,7
Storbritannia	100	11,82	8,5
Spania	80	10,58	7,6
Tsjekkia	33	11,14	3,0
Polen	21	10,10	2,1

Kilder: Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU): Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011, EU Oil Bulletin 11/4/2011, Statoil.no, Norges Bank og Finansdepartementet.

Kilde: <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/fin/tema-og-redaksjonelt-innhold/drivstoffpriser-i-relasjon-til-lonninger/id514840/>

**Forslag 6) Aftrap befordringsfradraget for bilkørsel over 10 år. De ekstra skatteindtægter bør bruges til forbedring og billiggørelse af den fælles trafik og optimale forhold for cykeltrafikken. Særlige transportordninger bør oprettes i tyndt befolkede dele af landet.**

I 2018 udgjorde det samlede befordringsfradrag 20,8 mia. kr. Skatteværdien af dette fradrag udgjorde ca. 5,5 mia. kr. Det er store beløb, som kunne bruges mere miljøvenligt.

Tallene kan ses i dette svar fra Skatteministeriet. Der er også en opgørelse over hvordan beløbene er fordelt på de forskellige kommuner. Og reglerne er beskrevet: Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20191/almDEL/sau/spm/327/svar/1643479/2164922/index.htm>

I Holland har man afskaffet befordringsfradraget for bilpendling, men fastholdt det for brug af kollektive transportmidler. Det var en ide man burde følge. Som bilist kan man forsøge at arrangere samkørsel for at reducere sine omkostninger og køre i biler, der ikke er så energiforbrugende. Der er nu, som tidligere nævnt, i gennemsnit kun 1,05 person i hver pendlerbil.

De ekstra skatteindtægter samfundet kunne få ind, burde bruges til at gøre den kollektiv trafik bedre og billigere, inkl. i de tyndt befolkede områder i landet.

**Forslag 7)** 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. Danmark bør rette sig efter WHO-anbefaling om at sænke grænsen for vejstøj fra 58 decibel til 53 decibel.

For at forøge trafiksikkerheden, få mindre støj og forbedre bymiljøet generelt bør hastighedsgrænsen i byerne ned på 30/40 km/t.

Som det fremgår af denne tabel, stiger energiforbruget og CO<sub>2</sub>-udslippet f.eks. med 78% når farten sættes op fra 80 km/t til 130 km/t, når og hvis en almindelig hovedvej erstattes med en motorvej. Resultaterne tager udgangspunkt i målinger af køretøjer under en række forskellige kørselsforhold, og resultaterne afspejler således ikke brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip ved konstante hastigheder, men forbrug og udslip ved en række kørselsprofiler med forskellige gennemsnitshastigheder.

**Sammenhængen mellem hastigheder, energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip:**

Hastighed (km/t)	Brændstofforbrug (km/l)	CO <sub>2</sub> -udslip (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: Trafikudvalget. Alm. del - bilag 704) af 25. april 2001.

**Lavere hastigheder kan reducere vejstøjen kraftigt:**

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 <https://realdania.dk/nyheder/arkiv/innovation-i-byggeriet/et-godt-indeklima/nyheder/trafikstoej---et-samfundsproblem>

**Forslag 8)** Skattefri kørselsgodtgørelse i egen bil bør afskaffes, hvor der er andre transportalternativer

Skattefri kørselsgodtgørelse ved kørsel i egen bil i virksomhedens tjeneste er et system, der er meget favorabelt for bilister, idet taksterne ofte giver en fortjeneste, i hvert fald, når man ikke kører i de allerstørste biler. Ordningen kan også misbruges til skattetænkning, idet det er billigere at give skattefri kørselsgodtgørelse end en lønforhøjelse. Det er dog naturligvis ikke lovligt. Uden tvivl **opleves** systemet som meget gunstigt for den enkelte!

*Taksten for egen bil eller motorcykel indtil 20.000 km/år er 3,52 kr. pr km.  
For kørsel udover 20.000 km om året er taksten 1,96 kr. pr. kilometer.*

Systemet undergraver brug af kollektive transportmidler i situationer, også hvor den ellers er et brugbart alternativ. Ved brug af kollektiv transport får man kun billetten betalt, men altså ingen fortjeneste. Derfor foretrækker mange at køre i egen bil.

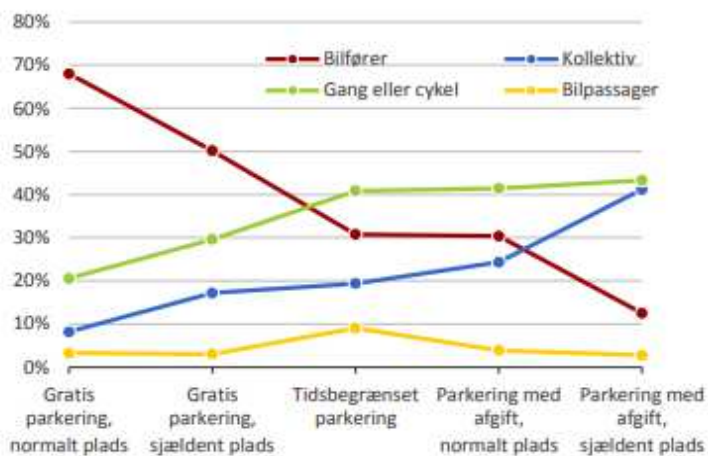
**Forslag 9) Afskaf den dyre og miljøskadelige ordning med firmabiler til privatkørsel. Gratis/billig pendlerparkering ved arbejdspladser i store bysamfund bør beskattes som frynsegode med markedsværdien. Skal ikke gælde for handicappede bilister.**

Hvis man ville gavne klima og miljø bør man afskaffe den fordelagtige ordning med firmabiler til privatbrug. Bilkøb, brændstofudgifter, broafgifter, færgebilletter i ind- og udland afskrives gennem firmaet og reducerer derfor beskatningen. Firmabiler er normalt større end dem, som de samme mennesker ellers ville købe. På grund af skattereglerne med flatrate beskatning for brugen af firmabiler kører folk meget og kører mindre økonomisk i firmabiler, hvor kilometerne er "frie". Se reglerne om beskatning af fri bil. <https://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=2234830>

Der bør indføres beskatning af gratis (eller billig) pendlerparkering i vores store byer. En meget stor del af bilpendlerne – selv i vores store byer – har gratis parkering i nærheden af deres arbejdsplads. Selv i Kbh. og på Frederiksberg (72 % ifølge transportvaneundersøgelsen).

#### Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenten som bilfører 68 %. Når parkeringsmulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2012-2014.



Kilde; Transportvaneundersøgelsen.

<https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersoegelsen/udgivelser/faktaark/faktaark-om-pendling-i-danmark-2014>

Markedsprisen for p-pladser i tætte bykvarterer kan være 2.000 til 4.000 kr. om måneden. Alligevel er dette dyre og bybelastende fryns ikke skattepligtigt. Det er ikke rimeligt. Som det fremgår af grafen ovenfor, er adgang til gratis parkering en afgørende faktor for valg af transportmiddel.

**Forslag 10) Byplanlægning med hovedvægt på at forkorte afstande ved at sikre at boliger og arbejdspladser er stationsnære og stimulerer brugen af gang, cykling og kollektiv transport. Bedre byplanlægning skal også sikre kort afstand mellem boliger og butikker så megen trafik kan foregå til fods eller på cykel eller med kollektiv trafik. Storcentre udenfor byerne er ødelæggende for en klima- og miljøvenlig byplanlægning.**

Fingerplanen fra 1947 var banebrydende ved at foreslå kollektive trafikkorridorer med grønne kiler imellem. Desværre er den underløbet ved anlæg af motorveje i de grønne kiler og placering af boliger og arbejdspladser langt fra kollektive transportmidler.

Der må ændres i den nuværende planlægning, som lægger op til massiv benyttelse af privatbiler. Arbejdspladser og boliger bør placeres mere stationsnært og der skal ikke som nu bygges mange pendlerparkeringspladser - selv ved stationsnære arbejdspladser. Et projekt som Lynetteholmen placeret på det nok værst tænkelige sted i Storkøbenhavn bør helt opgives. Det vil med sin placering i den yderste udkant af København skabe en voldsom biltrafik over lange afstande.

**Derimod kunne vi ønske os mindre trafikstøj, mindre forurening og forbrug af penge og arealer til kørsel og parkering. Ordentlige vilkår for borgere, der ikke har biladgang.**

“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 brændstoffeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne.” Professor Jacqueline McGlade, (Former) Executive Director of the EEA

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.

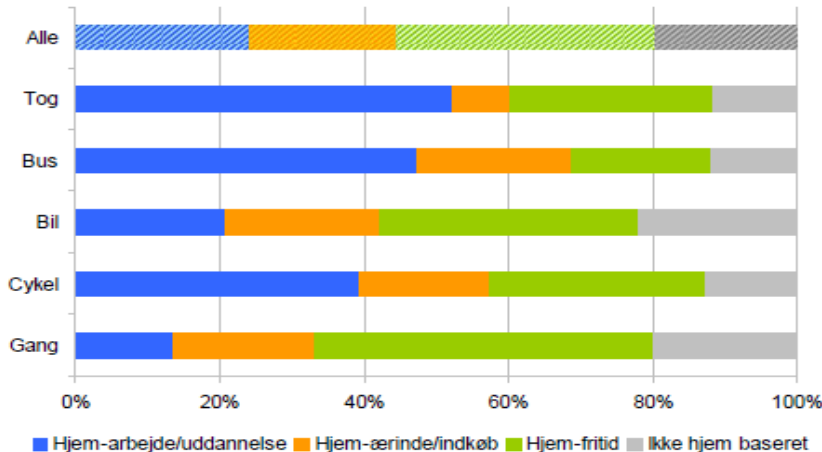
Der er mere end nogensinde behov for at sætte ind mod den stadige vækst i biltrafikken – og tilmed reducere den. Der er en lang række kendte virkemidler til rådighed for dette: økonomiske, planlægningsmæssige og tekniske.

Det siger sig selv, at en overflytning fra bil til cykel er en optimal løsning både hvad angår, energi, sundhed, forurening, støj og arealforbrug. Der er desuden store muligheder for yderligere reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip ved brug af kollektiv transport.

**Ture i fritiden dominerer**

En analyse fra Region Midtjylland viser, at ca. 20% af bilturene er ture hjem-arbejde/uddannelse. Omkring 57% af bilturene er ture hjem-ærinde/indkøb og hjem-fritid. Dertil nogle ture, som beskrives som "ikke hjem baseret". I debatten om flere vejanlæg tales der ofte om biltrafik, som om det meste var arbejdsrelateret kørsel og hver kilometers kørsel nærmest er hellig.

Med en smule ændret adfærd kan megen bilkørsel undgås. Er det f.eks. så nødvendigt at køre masser af kilometer for at køre til Tyskland for at købe øl, sodavand, slik, vin, øl m.m. Eller til et fjernt storcenter fordi der er et godt tilbud. Måske kunne man købe mere lokalt og derved støtte det lokale erhvervsliv. Og hvad med at bruge cyklen mere og støtte brugen af kollektive transportmidler, så der ikke sker yderligere forringelser af servicen til skade for dem der ikke har bil.



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.

<https://www.yumpu.com/da/document/view/18360639/bedre-viden-om-danskernes-transport-kort-om-tetraplan-a-s>

### ”Transportarbejde” er en opgørelsesmetode, der kan misbruges

Hvis borgere går meget, cykler, bruger kollektive transport og generelt sparer på transportforbruget så er ”transportarbejdet” (kilometer gange personer) ikke så stort.

Hvis man køber lokalt i stedet for i fjerntliggende storcenter, udfører man et lille ”transportarbejde”.

### ”Transportarbejde” lyder af ”arbejde” og arbejde lyder positivt

”Transportarbejdet” bruges som begreb af nogle for at minimere betydningen af andre måder at bevæge sig på end i bil. Det bruges f.eks. af interessenter, der siger, at pengene skal bruges til veje fordi de andre trafikanter fylder så lidt i statistikken. Det bruges også selvom fritidstrafik udgør det meste af biltrafikken.

Den type statistik er også misvisende når 38,4 % af de danske husstande ikke har bil. Ved at bruge transportarbejdet underkender man alle dem, der ikke forbruger så mange kilometer.



Det svarer lidt til at opgøre elforbruget sådan at "**elforbrugsarbejdet**" skulle være udgangspunkt for hvilken betydning de pågældende borgere har i samfundet. Jo mere du sviner med el - jo større samfundsmæssig betydning har du. På energiområdet område er der dog bred enighed om at opfordre til bruge el med omtanke. Det gælder derimod ikke på transportområdet.

Her følger en lille illustrativ historie til at illustrere begrebet "transportarbejde". Ved at man kan fylde bilen op uden merudgift og chaufføren også tæller med i "transportarbejdet", selvom man ikke gider køre, kan man virkelig få udført et stort "transportarbejde".

### **Et eksempel på "transportarbejde"**

Hvis vi forestiller os, at moster Karen, der er rask og rørig, skal besøge familie 50 km. væk. Hun ville egentlig gerne tage toget, men familien foreslår at hente hende (de føler ikke de kan være andet bekendt). " Vi kommer lige og henter dig"

Derfor vil mor Gerda hente Karen 50 kilometer væk (hun gider egentlig ikke køre så langt). Husbond Svend synes det er synd, at hun skal køre alene så langt - så han tager med. Men hvad med børnene Louise og Frederik? De laver nok "ulykker" hvis de er alene hjemme. Derfor skal de også med - selvom de hellere vil blive hjemme og bruge computer eller andet.

Når de alle når frem til moster Karen er der udført et "transportarbejde" på 200 personkilometer. Så kører alle 5 tilbage og udfører et "transportarbejde" på 250 personkilometer. I alt 450 personkilometer.

**Transportopgaven var egentlig kun på 50 personkilometer for moster Karen, men nu er der så i alt udført et "transportarbejde" på 450 personkilometer. Moster Karen skal også hjem igen. Hvad så?**

Børn under 18 år tæller dog kun med halv takst i de samfundsøkonomiske regnestykker bag vejkrav. Men selv tidsgevinst for spædbørn ved anlæg af en motorvej indgår i "samfundsnytten". Vægtningen af forsinkelse for bilister er baseret på analyser fra Vejdirektoratet. Værdierne gælder for personer over 18 år - dog er der i værdierne for køretøjstimer i bil medtaget børn med halv vægt.

Kilde Transportøkonomiske enhedspriser":

<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen  
Ellen Odgaard  
Palle Bendsen

Rådet for bæredygtig trafik

Kjeld A. Larsen  
Poul Kattler  
Niels Wellendorf