

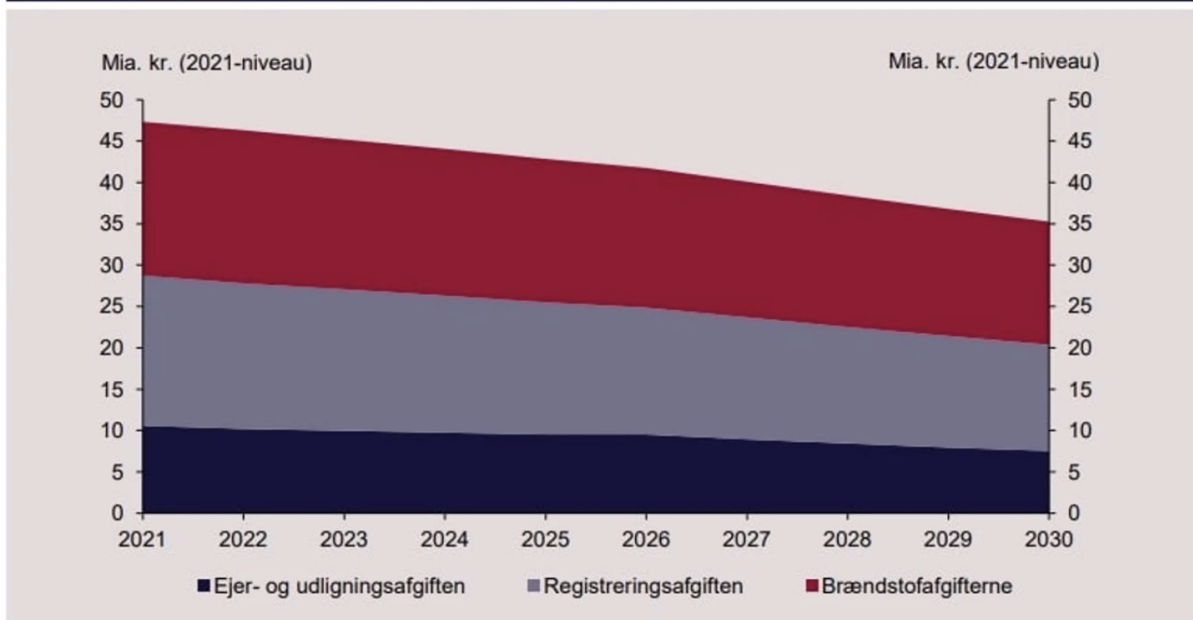
# Argumenter for åbning af transport infrastrukturaftalen fra juni 2021

Til Transportministeren, ordførerne og transportudvalget fra Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik, Jyder mod overflødige motorveje, Klimabevægelsen og Den Grønne Ungdomsbevægelse. 28.4. 2022.

- Situationen med **energimangel** på grund af krigen fordrer at alle sektorer sparer på al slags energi. Derfor må også transportaftalen (summen af el-bilaftalen december 2020 og infrastrukturaftalen juni 2021) justeres efter de nuværende vilkår. Det må derudover være sådan at transportsektoren bidrager til energibesparelser som andre sektorer, dvs. 70% reduktioner i 2030 i forhold til 1990. Infrastrukturaftalen indeholder primært meget store nye anlægsarbejder på vejområdet. De er helt unødvenlige og skadelige på alle parametre. Indenfor den kollektive trafik er der derimod primært tale om tiltag, der skal sikre, at Danmark nærmer sig en moderne standard. Hele vejdelene burde skrottes mens den kollektive del burde bevares og udbygges. Transporten er et af de områder, hvor fossil energi hurtigst og lettest kan udfases, hvilket det Internationale Energiagentur IEA har påpeget med [10 gode anbefalinger](#).
- **Klimabelastning af anlæg** er ganske omfattende, og vejanlæg er per investeret krone 3,5 gange så CO2-tunge end ved anlæg af jernbaner. Klima- og miljøbelastningen ved anlægsarbejder må naturligvis inddrages i sektorens samlede klimabelastning. Dertil kommer, at anlæg af f.eks. motorveje vil resultere i langt højere energiforbrug ved brug af disse. Forskellen i energiforbrug mellem kørsel på landevej med 80 km/t og med motorvejshastighed på 130 km/t er op til 78%.
- **Fremtidens andele for transportarbejdet** mellem transportformer må frem i lyset. Man har ikke fremlagt den samlede ændring af infrastrukturaftalens ændring af transportarbejdet mellem transportformer. I "Bedre og billigere" transportaftalen fra 2012 nævnes at al øget transport skal foregå på det kollektive område. I mellemtiden er bilernes relative og absolutte transportarbejde kun blevet øget. Hvad mener ministeriet bliver konsekvensen af både elbilsaftalen fra december 2020 og infrastrukturaftalen 2021 på fordelingen af transportarbejdet?
- Hvordan kan elbilsaftalen karakterisere **elbiler som nul-emissionskøretøjer**, når det bedste skøn fra Klimarådet anslår at rene elbiler giver en 50% reduktion af CO2-udledninger i forhold til fossile biler af samme størrelse.
- **Der er ikke lavet støjberegninger** for de projekter, hvor der ikke er en VVM analyse. Og de VVM-undersøgelser, der foreligger, er under stærk kritik også hvad angår støjberegningerne. Flere biler vil altid give mere støj og bygning af motorveje med høj hastighed vil forstærke støjbelastningen markant. Husk på at elbiler, der kører over 30-40 km/t støjer ligeså meget som fossile biler og støjbelastningen fra eksisterende vejanlæg er et af landets største miljøproblemer.
- Det samme gælder **naturspørgsmål**. Vejanlæg kræver meget store krav til plads, og mange af de foreslåede motorveje anlægges i naturskønne områder og tæt op ad Natura 2000 områder.
- **Det generelle beskatningsniveau** er igennem en lang årrække reduceret for bilejerne. Nedenfor er en graf fra Skatteøkonomiske Redegørelse 2021, der viser

hvordan beskatningen med den nuværende transportpolitik forventes at udvikle sig frem mod 2030. Et markant fald i indtægter til samfundet til trods for at der forventes et meget stort bilsalg frem mod 2030 og kørselsmængden også forventes også at stige kraftigt. Hvis ikke der bliver givet store skatterabatter ved indkøb af disse biler og ved køb af el til bilerne frem til 2035 vil forudsætningerne for mere grøn bilkørsel ikke findes (elbilerne bliver ikke købt i samme omfang og salget af fossile biler vil blive fastholdt). Dvs. at skatteyderne betaler for omlægningen af bilparken. Hvordan forestiller skatteministeriet sig at den samlede bil beskatning, der i 2021 i henhold til Vismændene ikke finansierede sig selv, fremover i højere grad kan betale hvad sektoren pålægger samfundet af udgifter? Dertil kommer at ikke nær alle omkostninger er medtaget i Vismændenes vurdering. Det årlige skatte provenu fra bilsektoren forudses at falde gradvis frem mod 2030, hvor faldet i 2030 forventes at være hele 12 mia.

**Figur 8.5. Faldende provenu fra bilafgifter, 2021-2030**



Anm.: Provenuerne er opgjort i 2021-niveau. Under *Brændstofafgifterne* indgår energiafgift, CO<sub>2</sub>-afgift og NO<sub>x</sub>-afgift på benzin og diesel til vejtransport.  
Kilde: Egne beregninger.

Figur fra s. 258 i Skatteøkonomisk redegørelse 2021

<https://www.skm.dk/media/10077/skatteoekonomisk-redegoerelse-2.pdf>

- **Miljøvenlige alternativer til udbygning** af vort i forvejen meget store vejsystem er end ikke analyseret. Det bør i hvert tilfælde analyseres om transportbehovet kan opfyldes med brug af andre transportmidler end landevejstrafik. En motorvej langs S-baner og øvrige jernbaner betyder at eksisterende samfundsmæssige investeringer i off. transport udhules til fordel for vejtransport. Rådet for Bæredygtig Trafik har lavet [alternativt forslag](#) for Egholm motorvejen ved at udbygge den kollektive trafik i regionen.
- **Er forligsprocessen overhovedet ansvarlig?** Det er ikke kun klima, der er skjult for beslutningstagerne. Det er de samlede konsekvenser i forhold til drikkevandsforurening, støjforurening, arealinddragelse m.v. Det hele er forhold, der

er uoplyst for forligsparterne. Det skyldes, at forligsprocessen kører som en underminerende parallelproces i forhold til VVM-processen. Forligs-parterne ved jo slet ikke hvad de projekter, de vedtager, har af konsekvenser, men alligevel binder de sig alligevel til at stemme for en bestemt række motorvejsstrækninger m.v. Det lader til, at forligsprocessen helt tilsidesætter formålet med VVM-processen. Forligsparterne føler sig tydeligvis bundet til at stemme for de anlægsloven, der medfører vedtagelse af det projekt, der indgår i forliget – uanset hvad der står i VVM-processens Miljøkonsekvensrapport. Det lader til, at forligsparterne end ikke tror de skal læse miljøkonsekvensrapporten, men antager at de miljømæssige konsekvenser, er ”vurderet”, altså af nogle andre. Det er imidlertid det der er Folketingets opgave efter VVM-direktivet. Den vurdering kan ikke foretages af andre, heller ikke af Vejdirektoratet. Der er rigtig mange vurderinger i en miljøkonsekvensrapport, som kræver selvstændig stillingtagen, hvis man skal overholde VVM-direktivet. På den måde kan man faktisk diskutere om forligsprocessen rent faktisk medføre en egentlig tilsidesættelse af VVM-direktivet og de påkrævede underliggende vurderinger efter habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, drikkevandsdirektivet og vandrammedirektivet. Det er nødvendigt at EU-kommissionen gøres opmærksom på at VVM-direktivet tilsyneladende ignoreres – navnlig da der forsat er en åbningskrivelse om mangelfuld implementering af VVM-direktivet i Vej- og baneloven.

- A propos **drikkevand**, så drænes der en del ved de store anlæg og dermed fjernes drikkevandsressourcer.

