



TRANSPORT UDSPIL

ALTERNATIVET

INDHOLDSFORTEGNELSE

- s. 3** En grøn mobilitetsplan
- s. 4** Antallet af personbiler skal reduceres til 2,5 mio. i 2030
- s. 4** Generel CO2-afgift, hvor forureneren betaler
- s. 6** Ressourcebaseret registreringsafgift skal understøtte bæredygtighed
- s. 7** Grøn ejerafgift, roadpricing, miljøzoner og bompenge
Kollektiv transport – til hverdag og til ferie
- s. 8** Cyklisme
- s. 9** Det offentlige Danmark skal transportere sig grønt
- s. 11** Udbredelse af ladeinfrastruktur for elektrificering af transportsektoren
- s. 12** Grøn omstilling af søfarten
- s. 13** Grøn omstilling af luftfarten
- s. 14** Lokale dele-elbiler, samkørsel og flextrafikale løsninger
- s. 14** Trafiksikkerhed og fartgrænser
- s. 15** Byplanlægning og erhvervsudvikling
- s. 15** Trafikal infrastruktur
- s. 16** En effektiv jernbane
- s. 17** Reducere det generelle transportbehov gennem øget hjemmearbejde og lokal fødevarerproduktion
- s. 17** Landbrugets maskiner skal være fossulfri i 2030
- s. 19** Procesbeskrivelse - Sådan er politikken blevet til

EN GRØN MOBILITETSPLAN

Transportsektoren er ifølge Energistyrelsen den eneste større sektor i Danmark, hvor CO₂-udledningen er steget siden 1990 og ligefrem fortsat er stigende. Sektoren har i 2017 overhalet energisektoren som den mest CO₂-udledende sektor. Derfor mener Alternativet, at en fuldstændig grøn omstilling af transportsektoren er nødvendig, hvis vi skal nå i mål med klimaloven og Parisaftalen. Alternativet ønsker en transportsektor, der gør det nemt og billigst at gøre det rigtige og svært og dyrt, at gøre det forkerte. Derfor vil vi give klare incitamentter til at vælge grønne løsninger – og fravælge de sorte løsninger – både på kort og langt sigt.

Alene CO₂-udledningen fra person- og lastbiler udgør ifølge Danmarks Statistik over en tredjedel af Danmarks samlede CO₂-udledning, og en bæredygtig omstilling af transportsektoren er derfor afgørende for at redde klimakrisen og leve op til de danske målsætninger. Derudover belaster trafikens luftforurening både miljø og natur. Kvælstof fra bilerne kommer ud i naturen og er med til at ødelægge naturområder. Veje forbinder mennesker, men afskærer dyr fra deres artsfæller og forhindrer deres naturlige adfærd. Biler, fly og andre transportmidler skader klimaet med CO₂-udledning og forurener luften så miljøet og vores sundhed udfordres. Luftforureningen skaber store sundhedsproblemer. I København dør 500 borgere hvert år for tidligt af luftvejslidelser på grund af trafikken. Derudover er tidstab ved trængsel og støj fra veje dårligt for menneskers trivsel.

Transportsektoren forbinder mennesker og skaber et sammenhængende land. Hver dag transporterer millioner af danskere sig til arbejde, til fritidsinteresser, venne- og familiebesøg. Alt for ofte sker det i private biler med kun én bag rettet og tre tomme sæder. Alternativet ønsker at gøre transportsektoren til en grundsten for sammenhængskraften i Danmark, men på en måde, der stemmer overens med klima, miljø og natur, og samtidig tager højde for forskelle mellem land og by. Det kræver, at vi i langt højere grad er fælles om transporten – med god, hurtig og billig kollektiv transport, dele-bilisme og en blomstrende cykelkultur.

Alternativet ønsker helhedsorienteret transportpolitik, hvor klima, miljø, natur, folkesundhed, sammenhængskraft og det gode liv er målestokken for en god transportsektor. Derfor vil vi reducere CO₂, støj, trængsel, partikler ved at erstatte privatbilisme med cyklisme, dele-elbiler og bedre, hurtigere og billigere kollektiv transport. Derudover vil vi elektrificere transportsektoren og gøre kollektiv transport til et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til og fra arbejde og uddannelse, i fritid og i ferier. Vi vil kort sagt skabe reel grøn omstilling af transportsektoren og samtidig opretholde og udvikle mobiliteten og fremkommeligheden i hele landet.

1. ANTALLET AF PERSONBILER SKAL REDUCERES TIL 2,5 MIO. I 2030

I Danmark er der i dag indregistreret 2,7 mio. privatbiler. Energistyrelsens basisfremskrivning indikerer, at der i 2030 vil være indregistreret op mod 600.000 flere biler i 2030 – altså omkring 3,2-3,3 mio. privatbiler. Allerede i dag kæmper vi en omfattende kamp med CO₂-emissioner, trængsel, støj og partikelforurening fra vores transport – særligt vores vejtransport. Mange ser flere motorveje og flere lande- og motortrafikveje, som løsningen. Reelt vil mere asfalt blot skabe plads til endnu flere biler og blot flytte de nuværende problemer med trængsel og støj til andre steder end der, hvor de er i dag. Derfor er vi nødt til at reducere antallet af biler, varevogne og lastbiler på vores veje.

Forslag 1: Reducer antallet af personbiler

Vi vil begrænse antallet af personbiler på de danske veje til max. 2,5 mio. i 2030, hvoraf max. 1,5 mio. af disse er benzin-/dieslbiler. Resterende biler skal være elbiler og kun i begrænset omfang plugin-hybridbiler.

Forslag 2: Det skal være billigst at gøre det rigtige

Økonomiske incitament (tilskud, fradrag, bonus, afgifter, roadpricing mv.) skal understøtte den bæredygtige omstilling og forbrugerens bæredygtige valg, og bringe os i mål og med mere cykling, bedre og billigere kollektiv transport og nye dele-elbilskoncepter og samkørsels-initiativer som alternativet til privatbilen.

Forslag 3: Begræns køb og import af nye benzin- og dieslbiler

Vi vil begrænse køb og import af nye benzin- og dieslbiler i Danmark til et minimum fra 2025, om muligt et forbud mod salg af nye benzin- og dieslbiler. Allerede indregistrerede benzin- og dieslbiler kan fortsat køre på de danske veje. Da et egentligt forbud formentlig vil forudsætte EU-lovgivning anses dette ikke reelt muligt inden 2025. I praksis vil vi derfor arbejde for at gøre det økonomisk uinteressant at købe og køre i biler, varevogne og lastbiler med forbrændingsmotor i Danmark gennem målrettet brug af CO₂-afgifter og roadpricing.

2. GENEREL CO₂-AFGIFT, HVOR FORURENEREN BETALER

Klimakrisen er en global kamp, som ingen lande, sektorer, virksomheder eller personer kan vinde alene. Der er brug for fælles indsatser, og derfor skal klimabelastning prissættes i overensstemmelse med de faktiske samfundsomkostninger. Derfor ønsker vi en generel CO₂-afgift gældende for alle sektorer og alle drivhusgasser i Danmark og i EU, som Klimarådet anbefaler. Det skal være billigst at gøre det rigtige og dyrt at gøre det forkerte. Forureneren skal betale.

Forslag 4: Indfør generel CO2-afgift

Vi foreslår, at der indføres og indføres en generel CO2-afgift på mindst kr. 1.500 kr. pr. ton CO2 senest i 2030 på tværs af alle drivhusgasser og alle sektorer, som anbefalet af Klimarådet. En generel CO2-afgift på kr. 1500,- pr. tons svarer til, at en liter benzin/diesel skal stige med ca. kr. 4,- pr. liter.

Vi vil – i fraværet af en generel CO2-afgift, men på vejen dertil – hæve CO2-afgifterne på benzin og diesel med 1 kr. pr. år fra og med 2022 indtil de når et niveau svarende til kr. 1.500,- pr. tons CO2. Kr. 1,-/pr. liter svarer til en månedlig merudgift på ca. kr. 100,- pr. måned ved et årligt kørselsbehov på ca. 20.000 km og en brændstof-effektivitet på ca. 17 km/liter. I et privatøkonomisk budget med egen bil vurderes det, at merudgiften i stigende grad kan mærkes, således at incitamentet for at vælge et grønt alternativ bliver større og større:

- 2022: +100,- pr. måned (+1200,- pr. år)
- 2023: +200,- pr. måned (+2400,- pr. år)
- 2024: +300,- pr. måned (+3600,- pr. år)
- 2025: +400,- pr. måned (+4800,- pr. år)

Indtægterne fra afgifterne skal tilbageføres 1:1 til grøn mobilitet og grøn omstilling af transportsektoren.

Forslag 5: Nyt kvotesystem i EU

Danmark skal stå i spidsen for at arbejde for et nyt CO2-kvotesystem i EU, som omfatter alle sektorer.

Forslag 6: Gennemsigtighed i den klimamæssige belastning

Vi mener, at danskerne skal informeres og løbende mindes om, hvilken klimamæssig belastning vores mobilitet og daglige transport giver anledning til.

Derfor vil vi afsætte 50 mio. over 5 år (2022-2026) til informationskampagner om TCO-begrebet (Total cost of ownership) og de klima- og ressourcemæssige omkostninger ved et givent produkt for derved at øge danskernes bevidsthed om at forbrugervalg har både økonomiske, klima-/miljømæssige og sociale konsekvenser – også når det gælder mobilitet og transportbehov.

Derudover vil vi gøre det til et krav:

1. at CO2-emissionen for rejser med kollektiv transport oplyses til kunden før/efter rejsen (fx via Rejseplanen.dk/Rejsekortet.dk)
2. at CO2-emissionen for en flyrejse fremgår af billetten
3. at CO2-emissionen for en færgeoverfart fremgår af billetten
4. at CO2-emissionen for en taxatur fremgår af kvitteringen
5. at CO2-emissionen for benzin/diesel fremgår af prisskiltet og kvitteringen efter tankning
6. at CO2-emissionen ved opladning af elbiler fremgår af ladeoperatørens prisinformation kvitteringen efter opladning.

Med elektrificering af transportsektoren skal en generel CO₂-afgift også gælde den strøm, som elektriske køretøjer og fartøjer oplades med. CO₂-emissionen i vores elsystem varierer fra time til time, og CO₂-emissionen pr. kWh varierer derfor. Ofte er der en tæt sammenhæng med (lav) pris og (lav) CO₂-emission, så med intelligent opladning er der både et miljømæssigt og økonomisk potentiale. Med oprindelsescertifikater på strøm (herunder vind, sol, biomasse, atomkraft mv.) vil opladning kunne opgøres med den CO₂-emission som den enkelte kWh/h til opladning giver anledning (i driftstimen eller ud fra en årsbetragtning).

3. RESSOURCEBASERET REGISTRERINGSAFGIFT SKAL UNDERSTØTTE BÆREDYGTIGHED

Transportsektoren er en af de absolut største klimabelastende sektorer. Dette afspejler sig desværre ikke i regeringen og dens støttepartiers grønne transportaftale af 4. december 2020. Alternativet vil derfor opfordre regeringen og støttepartierne til at genåbne transportaftalen af 4. december 2020 med henblik på at introducere en teknisk, ressourcebaseret registreringsafgift, som et nyt centralt element i en grøn omstilling for at kunne nå i mål med klimalovens og Parisaftalens målsætninger.

Gennem registreringsafgifterne betalte danskerne ca. 20 mia. i statskassen for det at købe ny bil i 2019. Registreringsafgifterne skal være et led i den grønne omstilling af transportsektoren. I dag giver registreringsafgifterne nogle u hensigtsmæssige incitamenter, som har ført til at danskerne dels har købt flere biler, dels købt større biler. Registreringsafgifterne på elbiler har endvidere været præget af "stop-and-go"-beslutninger og "panikindkøb før lukketid", hvilket har skabt stor usikkerhed omkring en ellers miljøvenlig og energieffektiv teknologi sammenlignet med benzin- og dieslbiler. Alternativet ønsker at beskatte stort og sort ressourceforbrug, så forureneren betaler. Omvendt skal det være nemt og billigt at træffe grønne valg.

Forslag 7: Forureneren betaler - et grønt og retfærdigt afgiftssystem

Alternativet vil gennem tydelige incitamenter (gennem afgifter, rabatter og evt. målrettet støtte) give klare pejlemærke, som skal guide danskerne i retning af de mest grønne og bæredygtige valg af privatbil. I Alternativet vil vi arbejde for en teknisk registreringsafgift, som danskerne kan forstå og som er relativt forudsigelig. Afgifter, rabatter og støtte skal derfor afspejle ressourceforbruget på både køb og drift, samt det ressourcetræk, som produktionen af køretøjet giver anledning til i en klimamæssig betragtning baseret på de råstoffer (jern, aluminium, plastik, kobber, glas, lithium etc.) og energiforbrug som er gået til produktionen af køretøjet sådan at:

- En stor bil skal være relativt dyrere end en lille bil
- Et stort elbilbatteri skal være relativt dyrere end et lille elbilbatteri

- Materialeforbrug, hvor det kan dokumenteres, at der er tale om genbrug og grønt energiforbrug (grønt regnskab) i fabrikationen af køretøjet vil kunne modregnes (i et livscyklusperspektiv) og dermed opnå rabat/fradrag.
- Reparationsvenlighed og garanti for genanvendelse ved bortskaffelse skal medregnes i afgifter, rabatter og fradrag.

Hvis registreringsafgifterne ved nybilsalg og brændstofafgifterne i fremtiden overgår nuværende niveau, tilbageføres midlerne 1:1 til transportsektoren med henblik på at forcere en grøn og bæredygtig omstilling hurtigere.

4. GRØN EJERAFGIFT, ROADPRICING, MILJØZONER OG BOMPENGE

Roadpricing kan være et effektivt middel til at reducere trængsel og CO₂-udledning fra trafikken. Alternativet ønsker at indføre landsdækkende roadpricing i Danmark, fordi det er fornuftigt at indregne de negative samfundsmæssige omkostninger ved biltrafikken i en takststruktur, der fungerer efter forbrug og også justeres i forhold til trængsel. Det er kun rimeligt, at vi som enkeltindivider betaler for den forurening, vi vælger at påføre Jorden og vores fællesskab – både trængsels-, miljø- og klimaomkostninger.

Danske bilister betaler ca. 10 mia. kr. i grøn ejeravgift pr. år. I tillæg hertil lægger danskerne ca. 17,5 mia. i statskassen i energiafgifter for benzin og diesel. Alternativet ønsker at give danskerne tydelige incitamenter (afgifter, rabatter og evt. målrettet støtte), som skal guide danskerne i retning af de mest grønne og bæredygtige valg i danskerne valg af bil, transportform og rejsetidspunkt for at reducere CO₂, trængsel, støj samt luft- og miljøforurening.

Forslag 8: Grønnere og mere simpel beskatning på transport til arbejde

Vi vil som en del af et grønt og bæredygtigt skatteudspil frem mod 2030 udfase danskernes befordringsfradrag, så det i sammenhæng med registreringsafgifter, ejeravgift, roadpricing mv. understøtter en reel grøn omstilling af vores transportsektor og danskernes mobilitet mellem hjem og arbejde. Vi vil således gradvist hæve antallet af km pr. dag (i dag 2x12 km), før der kan opnås fradrag:

- 2022: 2 x 15 km
- 2023: 2 x 20 km
- 2024: 2 x 25 km
- 2025: 2 x 30 km
- 2026: 2 x 40 km
- 2027: 2 x 50 km
- 2028: 2 x 60 km
- 2029: 2 x 80 km
- 2030: 2 x 100 km
- 2031: Helt afskaffet

I stedet for et befordringsfradrag vil vi introducere muligheden for at give en skattefri grøn pendlerbonus på op til kr. 1.500,- pr. måned, når arbejdsgiver og medarbejder kan dokumentere, at pendling sker ved gang/gåben, på cykel, med kollektiv transport og/eller med samkørsel afhængig af afstanden, som den ansatte pendler, min. 80% af arbejdsdagene på en måned. Pendlerbonusen skal gælde for både privatansatte og offentligt ansatte.

Forslag 9: Indfør roadpricing

For at skabe incitamenter til at tage det grønne valg og samtidig skabe et differentieret afgiftssystem, som også tager højde for forskellige transportbehov for eksempel på land og i by, vil Alternativet allerede fra 2025 implementere en landsdækkende model for roadpricing, som dækker al vejtransport (både biler, varevogne, lastbiler, busser mv.), som et redskab til at dæmme op for trængsel, opnå CO₂-reduktion, fremme af cyklisme, offentlig transport, samkørsel og skift af bil til en mindre CO₂-belastende model. Roadpricing-modellen skal provenumæssigt træde i stedet for den nuværende grønne ejerafgift og statens indtægter fra energiafgifter. Roadpricing skal differentieres således at modellen skelner mellem hvilket køretøj, som kører hvor og hvornår og indeholde et startgebyr pr. turstart.

Vi ønsker at roadpricing skal være ordentlig gennemtestet før den bringes til fuld udfoldelse. Alternativet støtter derfor at der afsættes 20 mio. kr. til udviklingsforsøg med roadpricing jf. transportaftalen fra 4. december 2020.

For at kunne indføre roadpricing hurtigt, ønsker vi, at en "roadpricing-boks" installeres i alle biler i forbindelse med at de kommer til periodisk syn, således at der i løbet af en 2-årig periode vil være installeret den nødvendige tekniske løsning for roadpricing.

5. KOLLEKTIV TRANSPORT – TIL HVERDAG OG TIL FERIE

Vi vil nytænke den kollektive transport og gøre den kollektive transport til et mere attraktivt, effektivt, komfortabelt og prisbilligt valg af transportform – både til hverdag og til ferie. Cyklisme og kollektiv transport skal i forening gøres til et konkurrencedygtigt alternativ til privatbilismen og et naturligt førstevalg af transportform.

Forslag 10: Sammenkobling af transportformer

Alternativet vil styrke og lette koblingen mellem den kollektive transport og andre transportformer gennem digitale Mobility as a Service-platforme, hvor for eksempel dele-elbiler/-cykler, flex-trafikale løsninger og samkørsel kan bookes som en del af rejsen. Endvidere ønsker vi bedre og mere pålidelig trafikinformation, "parker-og-rejs"-stationer hvor p-billetten gælder som billet i den kollektive transport samt bedre muligheder for at tage cyklen med i bus og tog.

Forslag 11: Optimering og effektivisering af sammenhængende rejse og godstransport

Det er helt afgørende for en bæredygtig, sammenhængende transport, at trafikselskaber samarbejder om de bedste løsninger. Derfor ønsker Alternativet at nedsætte en hurtigarbejdende arbejdsgruppe med repræsentanter fra infrastrukturejere, trafikselskaber, jernbaneoperatører, mobilitets-aktører, pendlerrepræsentanter m.fl. som i løbet af max. tre måneder skal udarbejde en strategi og en plan, som kan optimere og effektivisere den sammenhængende rejse og udnyttelsesgraden af den eksisterende infrastruktur og rullende materiel for hele den kollektive person- og godstransport i Danmark.

Forslag 12: Billigere kollektiv transport

Alternativet vil indføre et øjeblikkeligt prisstop for højere priser på kollektiv transport. Prisen på kollektiv transport skal sænkes med 30% frem mod 2025 som led i en gennemgribende takstreform, så det bliver økonomisk attraktivt at lade bilen stå, og hoppe over i den kollektive transport.

Forslag 13: Kollektiv transport skal være et attraktivt førstevalg

Den kollektive transport skal være et konkurrencedygtigt alternativ til privatbilisme både på hurtighed, pris, bæredygtighed og kundeoplevelse. Alternativet vil arbejde for, at toget bliver et attraktivt og prisbilligt alternativ til flyet – både indenrigs og ud i Europa i form af komfortable og prisbillige lyn-/direkte tog og nattog. Desuden ønsker Alternativet at styrke komforten og understøtte en positiv kundeoplevelse i den offentlige transport for eksempel gennem stabilt internet, forplejning, ordnede toiletforhold ved stationen, etc.

6. CYKLISME

For hver 1 kr. investeret i cyklisme opnås ifølge Transportministeriet en positiv samfundsøkonomisk gevinst, som giver pengene 7-8 gang igen (ca. 4 gange igen for elcykler), som følge af sparede sundhedsudgifter. Knap 50 % af alle danskere på arbejdsmarkedet har under 10 km til arbejde. Knap 2 ud af 3 danskere har under 20 km til arbejde. Disse andele gælder i alle landets fem regioner, dog med små regionale forskelle. I Alternativet vil vi derfor arbejde målrettet for, at cyklen – når transportafstandene tilsiger det – bliver danskernes foretrukne transportform – både til pendling mellem hjem, arbejde og uddannelse og i fritiden.

Forslag 14: En årlig "cykel-milliard"

Alternativet vil afsætte en årlig "cykel-milliard" til investeringer i cyklisme frem til 2030:

1. 30 mio. pr. år skal allokeres til et "Nationalt Center for Cyklisme", som skal etableres som partnerskab og som samarbejde mellem KL, Danske Regioner og Dansk Cyklistforbund. Centret skal arbejde for at analysere og formidle viden om cyklisme, styrke et nationalt og tværorganisatorisk samarbejde for kommuner og regioner, som skal understøtte cyklisme i hele Danmark, arbejde for at børn og unge tilegner sig gode cykelvaner og fastholder disse, samt fremme cykelturisme nationalt og internationalt. Sekretariatet etableres med udgangspunkt i (men opskaleres) allerede eksisterende ressourcer (herunder Region Hovedstadens og Region Midt's Supercykelstisekretariats-ressourcer), og sikrer regional forankring og national koordinering.

2. Vi vil afsætte 100 mio. kr. til et 3-årigt nationalt "Prøv en el-cykel"-program, hvor pendlere kan låne og afprøve en el-cykel i 14 dage/en måned.
3. Resterende midler (af cykel-milliarden) afsættes til investering i kommunale investeringer i cykelinfrastruktur-projekter fx etablering af cykelstier/supercykelstier, cykelbroer/-tunneler, tilpasning af lysreguleringer med henblik på "grøn bølge for cyklister", cykelparkering, delecykler ved trafikale knudepunkter mv.

Forslag 15: Kommunal og regional cyklisme

Alternativet vil arbejde for, at der er en veludbygget cykelinfrastruktur i hele landet og at der etableres flere "supercykelstier" i og på tværs af alle landets kommuner. Landets fem regioner og alle kommunerne bør derfor indgå et tværkommunalt samarbejde med fokus på at sikre optimale betingelser for cyklister, som pendler.

Vi vil arbejde for, at alle kommunale cykelinvesteringer friholdes det kommunale anlægsloft, så kommuner får bedre mulighed for at investere i cyklisme – og dermed også spare penge på sundhedsudgifter.

Vi vil give medarbejdere – både i det private og i det offentlige, et økonomisk incitament til at tage cyklen (og lade bilen stå!).

7. DET OFFENTLIGE DANMARK SKAL TRANSPORTERE SIG GRØNT

Offentlige indkøb udgør hvert år 350-400 mia. kr. (svarende til ca. 15% af Danmarks BNP). I Alternativet mener vi, at offentlige indkøb i langt højere grad skal bruges til at drive den grønne omstilling frem. Offentlige indkøb af produkter og services skal derfor i højere grad end i dag sikre, at der indkøbes bæredygtige produkter og services – også ved indkøb af transport- og mobilitetsservices og tjenester.

Vi vil stille efter at opnå 100% bæredygtige, grønne indkøb i det offentlige. Samtidig hermed skal vi indtænke social ansvarlighed, arbejdsmiljø, natur og etik.

Forslag 16: Eldrevne køretøjer i udbud og indkøb

Staten, regionerne og kommunerne skal i videst muligt omfang vælge eldrevne køretøjer og transportmidler i alle nye udbud og indkøb fra 2021 herunder indkøb og leasing af puljebiler, busdrift, varevogne og lastbiler, taxakørsel og flextrafik, renovationsbiler, Vej&Park-køretøjer, udrykningskøretøjer, indenrigsfærger mv.

Forslag 17: Kommunale dele-elbiler

Kommunerne skal sammen med kommercielle dele-elbilsfirmaer udvikle koncepter, som gør det muligt, at kommunale puljebiler kan stilles til rådighed som lokale dele-elbiler, når kommunerne ikke selv skal benytte bilerne uden for kommunens normale arbejdstider og i weekender/helligdage. Der

er således tale om, at kommunerne får dækket sit mobilitetsbehov gennem dele-elbiler snarere end gennem egne leasing-puljebiler (som ikke er i brug uden for normal arbejdstid).

Forslag 18: Grøn rejsepolitik i det offentlige

Stat, regioner og kommunerne skal – hvis ikke de allerede har formuleret en sådan – udarbejde en rejsepolitik (fx ud fra et afstands-/tidskriterium), hvor kollektiv transport og brug af kommunale/regionale pulje-/deleelbiler benyttes frem for kørsel i egen (fossil) bil, og hvor rejser med tog bør gå forud for rejser med fly. Rejsepolitikken skal indtænke, at trans-porttid kan konverteres til arbejdstid. Politikken skal følges op af en årlig redegørelse for brug af fly herunder en handlingsplan med initiativer, som skal begrænse flyvning yderligere.

8. UDBREDELSE AF LADEINFRASTRUKTUR FOR ELEKTRIFICERING AF TRANSPORTSEKTOREN

Alternativet mener, at en grøn omstilling af transportsektoren skal ske dels gennem trafikal adfærdssændring, økonomiske incitamenter til valg af grønne transportformer samt en massiv elektrificering mhp. energieffektivisering af transportsektoren alle de steder, hvor teknologien er moden. Den grønne omstilling skal i udgangspunktet ske på markedsvilkår, men det offentlige skal kunne støtte omstillingen de steder, hvor fremtidens grønne teknologier enten ikke er modne eller hvor markedskræfterne ikke selv ser tilstrækkelig forretning i selv at drive omstillingen på nuværende tidspunkt. Vi skal til stadighed udfordre, opfordre og give transportaktørerne incitament til at arbejde i retning mod direkte elektrificering (herunder batteridrift) snarere end fortsat brug af transportmidler med forbrændingsmotorer, nu blot påfyldt såkaldte ”grønne brændstoffer” (herunder biogas, HVO mv.). Fra politisk side vil vi i Alternativet derfor prioritere støtte til etablering af ladeinfrastruktur med henblik på elektrificering, frem for støtte til andre alternative drivmidler.

Forslag 19: Investering i ladeinfrastruktur

Alternativet vil afsætte to milliarder over fire år og gennem offentlige/kommunale udbud, støttepuljer og tilpasset lovgivning arbejde målrettet for, at der etableres ladeinfrastruktur heriblandt:

1. hurtig-/lynladere langs landets motorveje
2. destinationsladere ved almennyttige boligforeninger
3. destinationsladere i kommunerne (kantstensopladning og ved offentlige parkeringspladser)
4. hurtigopladning og destinationsladere for regionale og kommunale elbusser
5. hurtigopladning og destinationsladere for elvarevogne og ellastbiler langs motorvejsnettet, ved logistikcentre og ved omlastningspladser
6. hurtigladere og destinationsladere ved landets sygehuse
7. destinationsladere ved kommunale bygninger fx plejehjem, sportsanlæg, kulturinstitutioner o.lign.

Etablering af ladestandere (hurtig- og destinations-) skal i videst muligt omfang ske gennem offentlige udbud og koncessionsaftaler og med en fair og rimelig privat medfinansiering. Alle ladestandere (etableret og opsat med offentlig støtte) skal indgå i et offentligt ladenetværk, som muliggør roaming på tværs af de ladeoperatører, som driver og servicerer ladestanderen.

Derudover ønsker vi at ændre ladestanderbekendtgørelsen (BEK 181 af 2020) og dermed pålægge boligforeninger at etablere ladestandere til elbiler svarende til:

- Fra 2022: 10% af parkeringspladserne
- Fra 2025: 25% af parkeringspladserne
- Fra 2030: 50% af parkeringspladserne

Desuden vil vi i Alternativet ændre håndværkerfradraget, så installation af ladestik til el-biler er omfattet og afsætte 500 mio. kr. årligt frem til 2030 til finansiering heraf.

Støttepuljerne til ladeinfrastruktur finansieres gennem forhøjede CO₂-afgifter på benzin og diesel. Derved er dagens bilister mere eller mindre direkte med til at finansiere den grønne omstilling af de "tankstationer", som de selv relativt snart skal til at benytte i hverdagen, idet det antages, at fremtiden personbiler vil være elbiler.

Vi vil arbejde for, at der tilvejebringes den nødvendige finansiering til at opgradere de lokale eldistributionsnet, således at nettene fortsat kan opretholde en høj leveringssikkerhed og aftage og distribuere både ny lokal elproduktion (fx vindmøller og solceller) og nyt elforbrug (fx til opladning af elbiler).

Alternativet bakker endvidere op om Kommissionen for grøn omstilling af personbiler's anbefaling om at sikre en lav elafgift på 0,8 øre pr. kWh på opladning af elbiler ved privat hjemmeopladning, og 0,4 øre pr. kWh ved opladning gennem en kommerciel ladeoperatør (processtrømsordningen).

9. GRØN OMSTILLING AF SØFARTEN

Alternativet bakker op om at Danmark skal arbejde målrettet med en grøn omstilling af søfartssektoren – både i landets havne og i national og international skibstrafik. Elektrificering skal – hvor det er teknologisk muligt, prioriteres før brug af Power-to-X.

Forslag 20: Elektrificering af indenrigsfærger

Al indenlandsk færgefart skal elektrificeres i forbindelse med udskiftning af gamle færger eller ombygning/retrofit af eksisterende færger, som endnu har mange gode år i sig tilbage. Derfor vil vi opfordre kommunerne (gennem KL) til at indgå i et strategisk samarbejde og partnerskab, hvor der udvikles et fælles færgekoncept for de danske øfærger, som muliggør en harmonisering og standardisering, dels af selve færgerne (fx stor, mellem, lille), dels af havne- og ladeinfrastruktur for derved at opnå økonomiske besparelser ved indkøb og løbende drift og vedligehold, reservedele mv.

Forslag 21: Forskning i fremtidens bæredygtige søfart

Danmark skal igangsætte fuld-skala forsøg med Power-to-X. Alternativet vil derfor afsætte kr. 1 mia. over en fem-årig periode (2022-2026) til forskning og privat-offentlige samarbejder i Power-to-X til luftfart og skibstrafik.

Forslag 22: Trafikal ligestilling af transport på vand

Vi ønsker trafikal ligestilling mellem indenlandsk vej- og søtransport, således at én km transport på vand koster det samme som én km på land. Denne ligestilling skal skabe bedre balance mellem by og land, og sikre arbejdskraft, turisme, erhvervsliv, bosættelse og et godt øliv rundt om på vores småøer i Danmark.

10. GRØN OMSTILLING AF LUFTFARTEN

Forslag 23: Afgift på flytrafik

Vi vil arbejde for, at der indføres internationale regler, som sikrer, at der indføres en generel CO₂-afgift på mindst kr. 1.500,- pr tons CO₂ senest i 2030 på tværs af alle drivhusgasser og alle sektorer, som anbefalet af Klimarådet. Det vil således også ramme flyselskaberne og deres brændstof og dermed i sidste ende ramme prisen på flybilletten.

Indtil en generel og international CO₂-afgift for luftfart er en realitet, vil vi i Alternativet fra 2022 indføre en dynamisk passagerafgift, som lægges på hver flyrejse fra en dansk lufthavn – både for indlands- og internationale flyrejser. Afgiften foreslås at være på:

- 75 kr. ved første årlige flyrejse,
- 150 kr. ved anden årlige flyrejse og
- 225 kr. for hver af de efterfølgende flyrejser.

Provenuet fra afgiften skal gå til forskning i bæredygtig omstilling af flytrafikken herunder Power-to-X og elektrificering samt målrettet støtte til nedbringelse af billetpriser for både nationale og internationale lyn-/hurtigtog.

Forslag 24: Forskning i fremtidens bæredygtige flytrafik

Danmark skal igangsætte fuld-skala forsøg med Power-to-X, og ønsker derfor at afsætte kr. 1 mia. over en fem-årig periode (2022-2026) til forskning og privat-offentlige samarbejder i Power-to-X til luftfart og skibstrafik. Det er en naturlig konsekvens, at investeringer i og politisk prioritering af lyn-/direkte tog på tværs af landet gradvist vil forringe vilkårene og reducere behovet for indenrigsflyvning. I Alternativet har vi som ambition, at al indenrigsflyvning skal være elektrisk i 2040.

11. LOKALE DELE-ELBILER, SAMKØRSEL OG FLEXTRAFIKALE LØSNINGER

Forslag 25: Pulje til dele-elbiler

Alternativet ønsker, at vi deler de biler vi har, så flere får gavn af elbiler, mens bilismen samlet bliver mindre. Vi ønsker, at afsætte en pulje på 1 mia. over fem år (2022-2026) til etablering, driftsstøtte og offentlig underskudsgaranti af dele-elbilsordninger i hele landet, for derved at reducere danskerne's behov for bil (eller bil nr. 2) – både i by og på land.

Forslag 26: Parkeringspladser til dele-elbiler

Alternativet ønsker, at kommunerne skal allokere parkeringspladser til dele-elbiler med fast stamplads rundt om i kommunerne i samarbejde med kommercielle udbydere af dele-elbiler.

Forslag 27: Mere samkørsel

Vi vil arbejde for, at kommunerne indgår strategiske samarbejder mellem offentlige og private arbejdspladser, regionale trafikelskaber m.fl. for derved at skabe et grundlag for øget samkørsel. Vi vil arbejde for, at kommunerne udpeger eller etablerer "samkørsels-stoppesteder" og opfordrer deres borgere og medarbejdere til at indgå i samkørselsordninger og løbende informerer om fordelene herved. Vi vil gennemføre en pendleranalyse af samkørsels-potentialet i Danmark mhp. at matche og nudge danskerne til at indgå i lokale pendlefællesskaber.

Forslag 28: Forsøg med særskilte vognbaner til dele-elbiler og samkørsel

Vi vil etablere en test-strækning (i hovedstadsregionen), hvor der reserveres en vognbane til elbiler og samkørsel.

12. TRAFIKSIKKERHED OG FARTGRÆNSER

For at reducere CO2 og støj og for at øge trafiksikkerheden vil vi sænke fartgrænserne på alle danske motorveje, motortrafik- og landeveje frem mod 2025. At sænke hastigheden er ikke et mål i sig selv, men vi anser det som et nødvendigt middel for på den korte bane for at reducere CO2 og støj fra vores veje. Lavere hastighed vil – alt andet lige – også have en positivt afsmittende effekt på ulykkesstatistikkerne.

Forslag 29: Sænk fartgrænser

Vi foreslår derfor, at der i 2022 igangsættes forsøg på tværs af landet, hvor fartgrænserne sænkes til:

- Motorveje: 100 km/t

- Motortrafikveje: 80 km/t
- Landeveje: 70 km/t
- Kørsel i bymæssigt område: 40 km/t

Der skal under disse forsøg gennemføres målinger og indsamles statistik, tekniske data med hensyn til støjniveau, lokal partikelforurening, trafikulykker/-sikkerhed, CO₂-emmissioner, trængsel, etc. Vi ønsker, at kommunerne skal have retten til at sænke hastighedsgrænserne lokalt.

13. BYPLANLÆGNING OG ERHVERVSUDVIKLING

Forslag 30: Byplanlægning skal understøtte grøn mobilitet

Vi vil arbejde for, at kommunerne i og omkring Hovedstadsområdet og i landets øvrige storbyer følger stationsnærhedsprincippet, således at byfunktioner med mange daglige brugere bygges maksimalt 600 m fra en eksisterende eller planlagt station for at sikre tilgængelighed med offentlig transport. Samtidig skal cyklisme, delebilsordninger og samkørsel indtænkes som naturlige elementer i en bæredygtig byplanlægning.

Forslag 31: Erhvervsudvikling på skinner

I forbindelse med erhvervsudvikling skal kommunerne – der hvor jernbaneinfrastruktur allerede er etableret i nærheden – udlægge sidespor, som muliggør at gods kan sættes direkte på bane.

Forslag 32: Byer i delebevægelse

Kommunerne skal pålægges at skabe og allokere plads og rum til dele-elbiler og andre dele-økonomiske transportformer (delecykler, samkørsel mv.) i forbindelse med byfornyelse og byudvikling.

14. TRAFIKAL INFRASTRUKTUR

Forslag 33: Klimagennemsigtighed i anlægsprojekter

Alternativet vil, at CO₂-emission i forbindelse med trafikale infrastrukturprojekter eksplicit skal fremgå af beslutningsgrundlaget for et givent anlægsprojekt, så de klimamæssige omkostninger vægtes i beslutningsprocesser.

Forslag 34: Bedre cykelinfrastruktur

Vi vil afsætte en pulje (som en del af "den årlige cykel-milliard") til medfinansiering af kommunale investeringer i cykelinfrastruktur-projekter for eksempel til etablering af cykelstier, cykelbroer/-tunneler, tilpasning af lysreguleringer med henblik på. "grøn bølge for cyklister", cykelparkering. Vi vil friholde investeringer i kommunal cykelinfrastruktur for kommunernes anlægsloft.

Forslag 35: Begræns vejprojekter

Alternativet vil i lyset af den aktuelle klimakrise sætte alle endnu ikke igangsatte vejprojekter på hold – foreløbig indtil efter næste folketingsvalg – indtil resultaterne af andre foreslåede initiativer herunder pendleranalyser, multimodalt transportsamarbejde, cyklisme, samkørsel, godsstrømanalyse, indfasning af CO2-afgifter, roadpricing mv. er udført og er afprøvet i praksis. Vejdirektoratet og kommunerne skal som en del af deres trafikplanlægning pålægges – i samarbejde med andre transportaktører – at analysere alternative løsningsforslag til nye vejprojekter samt afdække muligheder for at bygge fx broer i mere bæredygtige materialer.

Forslag 36: Vedligehold, elektrificer og udbyg jernbanenettet

Vi vil prioritere fortsat elektrificering, løbende vedligehold og reinvestering i skinner og signalsystemer både på hovedjernbane-nettet og på de regionale baner, således at jernbanen i Danmark kan levere bedre og billigere togrejser i form af hurtig-/lyntog mellem landets største byer, mere gods på bane, regionale togforbindelser. Vi vil i dialog med de regionale jernbaneoperatører etablere den nødvendige ladeinfrastruktur for batteritog på landets regionale jernbaner jf. BaneDanmarks analyse om samme.

Vi vil prioritere etablering af mere fleksible BRT-løsninger (Bus Rapid Transit) i stedet for Letbane-projekter de steder, hvor dette må komme på tale og måtte have tilstrækkeligt passagerpotentiale.

Forslag 37: Helhedstænkning mellem havn og jernbane

Vi vil sammen med de danske havne, landets logistikvirksomheder og jernbanegods-operatører – som en del af en "360 graders" strategi for multimodal logistik og godstransport – afdække behovet for etablering af nye/opgradering af eksisterende jernbane-sidespor for at skabe effektive rammer for mere gods på bane fsva. gods, som anløber til eller skal udskibes fra danske havne.

15. EN EFFEKTIV JERNBANE

En effektiv jernbane er ryggraden i multimodal transport af mennesker og gods. Jernbanen – både skinner og materiel – er per definition tungt grej at arbejde med. Som en landbaseret supertanker, som – når den er lagt fra land (læs: er kørt fra perron) – er svær at slå ud af kurs. Derfor skal vi bestræbe os på at være visionære og ramme rigtigt i første forsøg, da politiske valg vil have konsekvenser i mange år frem. I Alternativet går vi ind for bedre og billigere kollektiv transport på jernbane – både af passagerer og af gods.

Forslag 38: Samarbejde om sammenhængende transport af mennesker og gods

Vi vil nedsætte en hurtigarbejdende todelt arbejdsgruppe med repræsentanter fra infrastrukturejere, trafikskaber, jernbaneoperatører, logistikoperatører, pendlerrepræsentanter som i løbet af max. tre måneder skal udarbejde en strategi og en plan, som kan optimere og effektivisere den sammenhængende rejse for hele den kollektive person- og godstransport i Danmark.

Arbejdsgruppen, der skal have fokus på passagertransport, skal sikre en hurtig, sammenhængende og prisbillig rejse, lyntog mellem landets største byer, intercitytog mellem landets større provinsbyer, internationale nattog, regionaltog, regionale busruter, S-tog, letbaner og metro samt bybusser.

Arbejdsgruppen, der skal have fokus på godstransport, skal sikre hurtig, effektiv og prisbillig transport af gods på bane på tværs af landets regioner, sidespor til havne samt sidespor til logistikcentre og erhvervsområder (inde i landet).

16. REDUCERE DET GENERELLE TRANSPORTBEHOV Gennem ØGET HJEMMEARBEJDE OG LOKAL FØDEVAREPRODUKTION

Forslag 39: Mere hjemmearbejde - mindre trængsel – mindre stress

COVID19 har på godt og ondt lært mange danskere at arbejde hjemmefra. I Alternativet vil vi arbejde for, at flere danskere (hvor arbejdsopgaverne muliggør dette) oftere kan arbejde hjemmefra og derved reducere det samlede transport- og pendlerbehov og deraf følgende trængsel på vejene og i den kollektive transport. Mere hjemmearbejde skal naturligt ses i sammenhæng med bedre balance og mindre stress i børne-, familie- og arbejdsliv og dermed også som et middel til at øge vores alles livskvalitet.

Forslag 40: Lokale fødevarenetværk

Vi vil understøtte lokale fødevarenetværk- og fællesskaber for derved at reducere transportbehovet af fødevarer fra "jord til bord". Vi vil arbejde for færre mellemlid i fødevareklyngen for at reducere klimabelastningen fra distribution af fødevarer.

17. LANDBRUGETS MASKINER SKAL VÆRE FOSSILFRI I 2030

Forslag 41: Udfas fossildrevne landbrugsmaskiner

Vi vil frem mod 2030 gradvist udfase fossile særsubsidier til landbruget, herunder afgiftsreduktionen på diesel, for at give et stigende incitament til landbruget og fabrikanten af landbrugsmaskiner til at efterspørge, købe og udvikle eldrevne landbrugsmaskiner. Alle afgifter føres 1:1 tilbage til nationale støttepuljer, hvori landmænd kan søge støtte til eldrevne køretøjer og etablering af ladeinfrastruktur i det åbne land.

Forslag 42: Invester i eldrevne landbrugsmaskiner

Vi vil frem til 2030 øremærke 1,5% (svarende til kr. 100 mio. pr. år) af EU's årlige landbrugsstøtte til Danmark til en pulje, som skal støtte udvikling og indkøb af elektrificerede landbrugsmaskiner med særlig fokus på batteridrevne traktorer og mejetærskere samt selvkørende batteri-/solcelledrevne maskiner, som kan effektivisere ukrudtsbekæmpelse uden brug af pesticider/sprøjtemidler. 25 mio. øremærkes ladeinfrastruktur i det åbne land (hur-tigladere). 75 mio. øremærkes udvikling og indkøb af nye elektrificerede køretøjer med en rimelig medfinansiering.

18. PROCESBESKRIVELSE - SÅDAN ER POLITIKKEN BLEVET TIL

Der er flere steder, hvor vi lægger op til dialog med NGO'er, aktører mv. Som led i tilblivelsen af dette udspil har Alternativets transportordfører (Peter Kjær Hansen) været opsøgende og har været i dialog med følgende organisationer/aktører. Input fra disse samtaler/møder er indarbejdet i udspillet:

- Concito
- Hector Rail
- Supercykelsti-sekretariatet
- Dansk Cyklist Forbund
- DTL – Dansk Transport og Logistik
- Danske Regioner
- Movia
- NaboGo
- Trafikselskaberne
- Lokaltog
- Småøernes Færgeselskaber
- Siemens MobilityBombardier
- DI Transport
- Danske Rederier
- IDA, Ingeniørforeningen

Internt i Alternativet har været afholdt tre POLA-lignende onlinemøder, hvor hovedtemaerne (og underliggende initiativer) har været præsenteres og drøftet med medlemskredsen:

- Mandag den 5. april – Grøn mobilitet af mennesker
- Torsdag den 8. april – Transport af varer og gods
- Mandag den 12. april – Trafikal infrastruktur