

TRAFIKAL REDNINGSPLAN FOR DANMARK

ALTERNATIVETS TRANSPORTUDSPIL JULI 2022.



Vi skal snart til valg. Og et hvert valg er som bekendt også et fravalg.

Danmark og EU står midt i en energi- og forsyningskrise som konsekvens af den højspændte situation i Ukraine og efterdønningerne af forsyningsproblemer i forbindelse med COVID19. Samtidig buldrer den globale klimakrise fortsat på vores dør i en sådan grad, at vores kære Moder Jord trygler og beder til, at vi i den vestlige verden – også i Danmark, ændrer adfærd.

Hvis vi fortsætter som hidtil, vil vi ydermere kigge ind i en trafikal blindgyde med enorme konsekvenser for vores land. En situation, hvor vi kommer til at anvende endnu mere areal på at skaffe plads til markant flere biler og lastvogne på vejene, samtidig med at trængslen, klima- og miljøbelastningerne og alle de øvrige problemer med vejebåren trafik fortsat vil vokse. Det er dog de færreste, som indtil videre er klar over det og er opmærksomme på, at Danmark er på vej i netop den retning med den nuværende politik.

Energistyrelsens Klimafremskrivning 2022 indikerer, at der med "frozen policy" – altså en videreførelse af den politiske kurs som pt. er udstukket og vedtaget, vil være 600.000-1.000.000 flere personbiler i Danmark i 2030-2035 - oven i de 2,8 mio. personbiler vi allerede har! Antallet af varevogne forventes at stige med yderligere 50.000 til i alt 450.000 varevogne, og antallet af lastbiler vil stige med 10.000 til i alt 50.000 lastbiler. Hvis vi i dag synes, at vi har mange biler og andre store køretøjer på vores gader og stræder, hvis vi i dag oplever at lide under trafikstøj eller hvis vi som "blød" eller ny trafikant føler os utrygge, når vi sætter os op på sadlen eller skal krydse vejen på vej til skole – ja, så har vi altså udsigt til at det bliver endnu værre i årene, der kommer.

I samme periode forventes vi kun at blive 250.000 flere indbyggere i Danmark. De officielle fremskrivninger siger altså, at vi skal have fire biler flere for hver ny borger i Danmark frem mod 2035. Det siger næsten sig selv, at den fremskrevne, trafikale udvikling er hverken bæredygtig eller ønskværdig.

Den fremtid, vi lige nu kigger ud i frem mod 2035, er konsekvensen af de sidste par politiske aftaler og årtiers leflen for landets bilejere. Og det er konsekvensen af, at de økonomiske modeller, som flertallet bygger landets trafikpolitik på, er dybt forældede. I modellerne er der kun én udvikling, som er ønskværdig og positiv: Kvantitativ økonomisk vækst. Og kun ét trafikalt svar på økonomisk vækst: Flere biler på vejene!

Det var denne tankegang, som lå bag, da regeringen og dens støttepartier, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten, i december 2020 vedtog en bilaftale, som på ingen måder tog fat om nødvendigheden af en grøn omstilling af den danske bilpark. Disse i egen forståelse "grønne partier" besluttede med åbne øjne blandt andet at give en klækkelig afgiftsrabat på 8 mia. kr. til plug-in hybridbiler. Dette på trods af, at

ALTERNATIVET

forskning har dokumenteret, at plug-in hybridbiler kører på benzin/diesel halvdelen af tiden og derfor langt fra er nogen grøn, endsige bæredygtig teknologi.

Men bilaftalen står ikke alene. Det var også symptombehandling, da det brede politiske flertal – fra SF til Nye Borgerlige, i juni 2021 afsatte 60 mia. kr. ekstra til flere motorveje og mere asfalt og til støjbekæmpelse af vores trafik. Vi nævner i flæng: Motorvej til Hillerød, til Frederikssund, til Næstved, til Kalundborg og en midtjysk Hærvejsmotorvej. Udvidelse af Motorring 3 og Avedøre- og Øresundsmotorvejen, motorvejen syd om Odense og E45 fra Kolding til nord for Aarhus. Hertil kan vi lægge 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Aftalen rummer også flertal for, at der skal igangsættes forundersøgelser af en tværmotorvej fra Næstved via Slagelse til Kalundborg og en Als-Fyn-forbindelse. Og som prikken over i'et lurer en fast Kattegat-forbindelse tværs igennem naturskønne Røsnæs, Samsø og østlige Jylland fortsat i kulissen. Alt dette til trods for at al forskning og evidens tilsiger, at mere asfalt skaber mere trafik. Ikke bare på statsvejene, men også i bymidterne, på parkeringspladserne og ude på villavejene.

Regeringen lovede os i foråret 2021 en "grøn mobilitetsplan", men vi blev spist af med en infrastrukturplan. Mange håbede på markante ændringer til fordel for klimaet, men vi må konstatere, at Danmark har uændret trafikpolitisk kurs lige ind i betonblokken og autoværnet. Som en selvopfyldende profeti, hvor mere asfalt fører til flere biler og flere biler kræver mere asfalt.

Alternativet mener, at vi er nødt at genåbne både bilaftalen fra december 2020 og infrastrukturplanen fra juni 2021. Med begge aftaler på bordet og med et "fuldt stop" for alle trafikale infrastrukturprojekter skal vi viske tavlen helt ren og starte på en frisk. Med blik for en bæredygtig fremtid skal partierne på Christiansborg genforhandle aftalerne og kun iværksætte de initiativer, som understøtter en reel grøn og bæredygtig omstilling af vores transportsektor i Danmark. Og det haster!

Dette udspil er Alternativets bud på en *trafikal redningsplan* for Danmark. En plan som vil kunne skabe den mærkbare og nødvendige forandring – både på den helt korte bane og i årene der kommer, så vi dermed kan undgå at vi som samfund skal håndtere 1.000.000 flere biler i 2035.

ALTERNATIVET

ØKONOMISK PISK OG GULEROD AF DEN GRØNNE SLAGS

Al empiri viser, at hvis vi skal lykkes med at gennemføre adfærdsmæssige forandringer – særligt på transportområdet, så skal der mærkbare økonomiske incitamenters til. De kommende år er vi derfor nødt til at bruge både pisk og gulerod. Vi er nødt til at omlægge vores afgifter i en reel grøn retning. Samtidig er vi nødt til at sikre, at der udvikles og tilbydes reelle alternativer, udviklet i dialog med borgerne. Det skal ske hurtigt og det skal ske nu.

For det første skal vi tænke bæredygtighed ind i alle kroge af vores samfunds transport og infrastruktur. Mere cyklisme, mere og billigere kollektiv transport og flere delebiler (med flere passagerer). Fremtiden er elektrisk. Også i transportsektoren i form af eldrevne biler, varevogne, busser, lastbiler og tog.

For at understøtte dén udvikling er vi nødt til at basere vores afgiftsstrukturer på, at forureneren skal betale. Omvendt skal den, som vælger de grønne og bæredygtige løsninger belønnes, eller som minimum holdes skadefri.

Alternativet foreslår derfor at:

- bilaftalen fra december 2020 og firmabilaftalen fra juni 2022 genforhandles. En ny aftale skal sikre, at de danske registreringsafgifter afspejler køretøjets reelle klimamæssige påvirkning, arealforbrug og miljøbelastning. Aftalen skal understøtte og skabe sikkerhed for en reel grøn omstilling af den danske bilpark og dermed understøtte princippet om, at forureneren betaler. Udgift: Provenuneutralt ift. nuværende registreringsafgift.
- der indføres roadpricing i hele Danmark allerede fra 1. januar 2025 i en form, som afspejler de samfundsmæssige udgifter bundet med vedligeholdelse af vores veje, støjbekæmpelse, ulykker, trængsel mv. Vi foreslår, at en indførelse af roadpricing træder i stedet for de nuværende energiafgifter og den grønne ejerafgift. Udgift: 5 mia. kr.
- der indføres en generel CO₂-afgift på 1.500,- kr. pr tons CO₂ som anbefalet af Klimarådet. I transportsektoren vil en CO₂-afgift på 1.500,- kr. pr. tons CO₂ svare til ca. 4,- kr pr. liter benzin eller diesel. En generel CO₂-afgift vil i sagens natur også skulle indføres for elektricitet, så opladning af elkøretøjer bliver afhængig af CO₂-emissionen pr. kWh i den pågældende time, hvor opladningen foretages. Indtægt: 18 mia. kr.
- befordringsfradraget gradvist udfases og erstattes af en skattefri, grøn pendlerbonus på op til kr. 1.500,- kr. 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 pendlerafstand.

ALTERNATIVET

Pendlerbussen skal gælde for alle på både det private og det offentlige arbejdsmarked. Udgift: Provenuneutralt.

- fremme brugen af cykler og lette eldrevne køretøjer (elcykler, elscootere) til pendling ved at inkludere anskaffelse af cykler mm. i bruttoskatteordningen. Udgift: 500 mio. kr. pr. år.

De ekstra indtægter, som Alternativets bud på en grøn afgiftsreform vil generere til Statskassen, skal øremærkes til grøn og bæredygtig omstilles af transportsektoren herunder øget cyklisme (herunder anlæg af flere cykelstier), styrkelse af den kollektive transport samt øget samkørsel og flere debiler i hele landet.

50% RABAT PÅ DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT OG KRAV OM KOLLEKTIVT SAMARBEJDE

Både i Østrig og i Tyskland har den aktuelle krise ift. energi og klima ført til initiativer, som skal gøre det mere attraktivt at lade bilen stå og i stedet tage den kollektive transport.

Gennem årtier har den kollektive transport i Danmark været uforholdsmæssig dyr sammenlignet med privatbilismen, hvilket har ledt til at faldende passagertal, færre afgang, sammenlægning af ruter, besparelser, økonomisk underskud, dyrere billetpriser og behov for større offentlige tilskud. Organiseringen af den kollektive trafik i Danmark er samtidig præget af mange forskelligartede interesser og incitamenter og dermed ganske uhensigtsmæssig set ud fra både drifts- og udviklingshensyn.

I lyset af klimakrisen og ud fra nødvendigheden for klimahandling bør regeringen med stærkeste opstilling i form af Statsministeren, Finansministeren, Indenrigsministeren og Transportministeren for bordenden, indkalde til politiske forhandlinger med alle folketingets partier, regionerne, kommunerne og landets trafikelskaber. Formålet skal være at reorganisere hele den kollektive trafik, så der sikres en sammenhængende, samarbejdende og tids- og omkostningseffektiv kollektiv trafik i hele landet. Målet skal være at gøre den kollektive transport så attraktiv, at den bliver danskernes naturlige førstevalg.

Alternativet foreslår her og nu, at:

- sænke prisen på kollektiv transport med 50% i en forsøgsperiode på to år. Udgift: 5 mia. kr. årligt.
- oprette en pulje til hurtigtvirkende tiltag til fremme af bedre og mere effektiv, kollektiv transport og multimodal persontransport, herunder fx opstarts- og driftsstøtte til forsøgsordninger med nye direkte regionale og tværkommunale busruter, etablering af cykelkuper i InterCity- og regionaltoget, "park and ride"-områder o.lign. Udgift: 500 mio. kr.

ALTERNATIVET

LANDETS KOMMUNER SKAL FACILITERE GRØN MOBILITET OG PENDLERFÆLLESSKABER

I krisetider er det altid en oplagt mulighed for at søge sammen. De stigende priser på benzin og diesel gør det økonomisk attraktivt at overveje muligheden for, at flere pendler sammen. En konsekvent klimapolitik gør det til et krav, at vi udnytter vores fælles ressourcer meget mere effektivt.

Selv den mest energi-effektive bil (el, benzin eller diesel) bidrager til øget trængsel og udnytter energien ineffektivt, hvis den kun bliver brugt til at transportere én person. Flere køretøjer kræver flere veje, og mere asfalt lægger beslag på mere natur. Der er altså både privatøkonomisk og miljø-, klima-, trængsels- og ressourcemæssig gevinst i at køre flere sammen, hvad enten det er i kollektiv transport eller ved samkørsel i privatbiler.

Landets 98 kommuner har, eller burde have, en stor interesse i at undgå scenariet med 600.000-1.000.000 flere biler i 2030-2035. For alle disse biler vil også skulle køre rundt og parkere ude i kommunerne, hvilket vil lede til øgede udgifter til anlæg og vedligehold af nye og eksisterende kommunale veje.

Derfor er vi nødt til at gen- og nytænke vores mobilitet og transportbehov og gøre det i fællesskabets ånd. Vi er nødt til at hjælpe hinanden for at lykkes med at tilegne os nye trafikale vaner. Kommunerne bør facilitere at borgere og lokale arbejdsgivere i kommunerne mødes og koordinerer mødetider på tværs, så de selv og deres medarbejdere kan pendle sammen.

Alternativet foreslår derfor at:

- gennemfører regionale og tvær-kommunale analyser af pendlermønstre for at tilvejebringe en indgående indsigt i danskernes pendlerbehov mellem hjem og arbejde/uddannelse. Formålet hermed er at give trafikelskaberne, pendlerforeninger, busvognmænd, delebilsforeninger, samkørselstjenester m.fl. et dybdegående datagrundlag til at udvikle nye pendlertilbud og sikre bedre samspil mellem privatbilisme, cyklisme og den kollektive trafik herunder planlægning af køreplaner og optimal udnyttelse af rullende materiel, foruden at samkørselstjenester kan målrette informationskampagner. Udgift: 5 mio. kr.
- styrke forskning i de klimamæssige, sundhedsmæssige, sociale og økonomiske gevinster ved bæredygtig transport herunder cyklisme, kollektiv transport og samkørsel/delebilisme og informere pendlere og arbejdsgiver herom. Udgift: 50 mio. kr.

ALTERNATIVET

- gennemføre en landsdækkende informationskampagne, som kan understøtte udbredelsen af samkørsel og samkørselsplatforme som fx NaboGo og Ta' Med, der gør det lettere at pendle flere sammen og samtidig linker til den kollektive trafik. Udgift: 10 mio. kr.

EL-DELEBILER I HELE LANDET

Delebiler er et stærkt middel til at optimere brugen af de biler, som vi har kørende (og parkeret) på vores veje. Erfaringsmæssigt fortrænger debiler 5-10 private personbiler.

I Alternativet mener vi, at alle landets kommuner skal pålægges at indgå i et nationalt initiativ som kan understøtte og udbrede brugen af delebilisme med elbiler. Dette initiativ vil udgøre et tungt og vigtigt lod i vægtskålen som modvægt til den udvikling med 600.000-1.000.000 ekstra biler i 2030-2035, som Klimafremskrivning 2022 indikerer.

At gøre brug af debiler kræver imidlertid tilvænning, tillid og kritisk masse. Både af personer og debiler.

Alternativet foreslår derfor, at der etableres en pulje på 250 mio. som kan søges af debilsforeninger og kommercielle debilsfirmaer til etablerings- og driftsstøtte af debilsordninger i hele landet med elektriske debiler over en tre-årig periode. I den forbindelse skal der stilles krav om at alle kommuner skal facilitere oprettelse af debilsordninger, enten gennem kommunale debilsordninger eller ved kommunale udbud samt krav om at allokere parkerings- og ladepladser til el-debiler med fast stamplads i områder, hvor der er potentiale for at fortrænge privatbilisme.