



# RENERE LUFT OG GRØNNERE TRAFIK I BYERNE

JUNI 2019

Luftforurening er et stort problem i Danmark. Uanset om vi taler om partikler, NOx og CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler og busser eller de skadelige partikler fra brændeovnene, har forureningen her fra store negative konsekvenser. Især har det store helbredsmæssige konsekvenser for de borgere, der bor og arbejder i områder med meget luftforurening, men det har også mærkbare økonomiske konsekvenser for samfundet. Ifølge Det Miljøøkonomiske Råds rapport fra 2019 ventes luftforurening alene at koste samfundet omkring 62 mia. kr. i helbreds-relaterede udgifter<sup>1</sup>. Da de mest miljøforurenede områder er hovedstadsområdet og de andre større byer, vil Alternativet derfor arbejde målrettet for renere luft og grønnere trafik i byerne:

## 1 30 PCT. BILLIGERE OFFENTLIG TRANSPORT

Vi foreslår her og nu at sænke prisen på kollektiv transport i hele landet med 30 pct. Derudover vil Alternativet løbende arbejde for at sænke prisen yderligere og udbygge den offentlige transport, ikke mindst i byerne, hvor luftforurening og trængsel er værst. Forslaget vil øge incitamentet til at benytte bus, tog og metro samt cykel i stedet for bilen og ventes at koste 2,4 mia. kr. om året.

## 2 REN LUFT

I maj 2019 besluttede Folketinget at skærpe reglerne for miljøzoner. Ændringen er et alt for lille skridt i retningen af renere luft i byerne, og derfor ønsker Alternativet at stille endnu strengere krav til lastbiler, busser og varebiler, der kører ind i byerne. Samtidig vil vi arbejde for bedre vilkår for elbiler og nye muligheder for indførelse af bilfri zoner og strækninger.

- Alternativets BR-gruppe i København vil nedlægge Bispeengbuen og ønsker en reduktion af vejarealet og biltrafikken på Åboulevarden. Af hensyn til borgerne i byen, som påvirkes af støj og luftforurening, vil Alternativet København arbejde for, at biltrafikken på Åboulevarden på sigt lukkes helt ned, hvilket kræver, at den kollektive trafik udbygges og forbedres sideløbende. Sidst men ikke mindst ønsker Alternativet i København ikke at bruge flere penge på at etablere vejinfrastruktur i form af en tunnel, men foreslår i stedet, at der igangsættes en undersøgelse af mulighederne for at oprette en letbane på strækningen.

## 3 BILERNE UD AF BYERNE

Byer som København vil gerne stille strengere krav til transportsektoren, men bliver bremset af nationale bestemmelser. Foruden at stramme reglerne for miljøzonerne vil vi gøre det muligt for kommunerne at lukke ned for biltrafikken i byerne. Hvis man gennem det lokale demokrati i kommunen kan blive enige om, at man ønsker at holde bilerne skal ud af byen, fx for at reducere luftforurening, skal Folketinget ikke forhindre dette.

<sup>1</sup> Rapport fra Det Miljøøkonomiske Råd, april 2019

## 4 ROADPRICING

Rundt omkring i Europa arbejdes der i disse år på forskellige tiltag, der skal reducere partikelforurening fra biltrafikken. I London har man haft en miljøring omkring byen siden 2003, hvilket man også har diskuteret ad flere omgange i Danmark. Alternativet er positive over for oprettelsen af en miljøring, men ser det imidlertid kun som en halv løsning. Vi foreslår derfor, at transportafgifterne omlægges til et nationalt roadpricing-system, hvor man i stedet for bompenge ved de store byer og de sædvanlige grønne afgifter betaler for sit kørselsforbrug. Roadpricing er en smartere løsning, som kan styre balancen imellem privat og offentlig transport og gradueres imellem land og by og dag, nat og myldretid.

## 5 BEDRE FORHOLD FOR ELBILER OG DELEBILER

I Norge er man meget længere i omstillingen til elbiler, end vi er i Danmark. Bl.a. har man i Oslo indført særlige privilegier for elbilejere, der betyder, at de har bedre og billigere parkeringsforhold. Vi ønsker at lade os inspirere af de gode eksempler, så vi ligeledes kan fremme el- og delebilismen i Danmark gennem særlige privilegier. Samtidig vil vi bruge 300 millioner kr. de kommende fire år på opstilling af hurtigere og bedre ladestandere rundt om i Danmark, fx ved stationer, så pendlere kan køre i elbil til stationen om morgenen og køre tilbage i en fuldt opladet elbil om eftermiddagen.

- Alternativets BR-gruppe i København foreslår i forlængelse af ovenstående, at der i samarbejde med udbydere af delebiler udstedes parkeringslicenser og omdannes parkeringspladser til delebiler med fast stamplads i byen. Ifølge et notat til Teknik- og Miljøudvalget i København om delebilers trængselsreducerende effekt kan delebiler reducere trængsel i byen markant. Det anslås, at bilister, der bliver delebilister, reducerer deres kørsel med ca. 30 %, og at delebil typisk erstatter 5-10 privatejede biler i byen.

## 6 MINDRE LUFTFORURENING FRA BRÆNDEOVNE

Partikler fra brændeovne er en af de største kilder til luftforurening. Ifølge DCE – nationalt center for miljø og energi – dør 550 danskere årligt af partikelforurening fra brændeovne. Til sammenligning dør knap 200 personer hvert år af ulykker i trafikken. 340 af dødsfaldene fra brændeovnsrøg vil ifølge det Miljøøkonomiske Råd kunne undgås hvert år. Vi foreslår derfor to tiltag, der skal reducere partikelforurening fra brændeovne:

- Der skal indføres et forbud mod at installere nye brændeovne i ejendomme, villakvarterer og tæt bebyggelse, hvor der er indlagt fjernvarme.
- De steder, hvor forbuddet mod brændeovne ikke vil gælde, skal der indføres en sundhedsafgift på brændeovne. Det kan ske ved at lægge en afgift på forbruget ved at installere en måler på alle brændeovne, som måler hvor mange timer, brændeovnen er varm, som grundlag for afregningen. Provenuet her fra bruges på investeringer i cyklisme og bedre og billigere offentlig transport.



## 7 CYKELPULJE PÅ 1 MIA. KR.

Gode ruter i naturen samt flere cykelstier og supercykelstier kan binde områder bedre sammen, reducere luftforurening og styrke folkesundheden. Vi foreslår derfor, at der etableres en 4-årig pulje til udbygning af cykelstier og cykel-infrastruktur i by og land. Konkret skal puljen tilføres 1 mia. kr., der skal kunne søges og gives som statslig medfinansiering af kommunale og regionale cykelstier og andre cykelrelaterede tiltag. Efter puljens udløb bør den gøres permanent med samme bevilling på finansloven. Vi er åbne for at diskutere, om der også skal afsættes en ekstra tilskudspulje til køb af elcykler, som har potentiale til at flytte folk fra bilen til cyklen.

## 8 CYKELFRADrag TIL CYKELPENDLERE

Det skal kunne betale sig... at cykle på arbejde. Alternativet ønsker at belønne det bæredygtige og sunde transportvalg i hverdagen ved at sænke grænsen for, hvornår cyklister kan få kørselsfradrag. I dag skal man pendle mindst 24 km. på en dag, uanset om man cykler eller transporterer sig på anden vis for at få kørselsfradrag. Vi vil sænke grænsen til 12 km, hvis man vælger cyklen. Ifølge beregninger fra transportministeriet tjener samfundet 7 kr. hver gang, vi cykler én km. frem for at køre én km. i bil. Cykelfradraget vil derfor være en god investering for samfundet og en investering i fremtiden. Der afsættes 52 mio. kr. årligt til initiativet. Det giver mulighed for, at mere end 50.000 danskere kan få 1000 kr. i hånden årligt, hvis de cykler 10 km til arbejde.

## FINANSIERING

Finansiering af udspillet fremgår af tabellen. 30 pct. billigere offentlig transport, bedre forhold for elbilsere og cykelpuljen finansieres fra Alternativets regeringsprogram og puljen til grøn omstilling. Provenu fra afgiften på brændeovne skal finansiere udbygning og yderligere prisreduktioner for offentlig transport i storbyerne, mens en mindre del (52 mio. kr. årligt) finansierer cykelfradrag til cykelpendlere.

Tiltag	Finansiering	Investering (mio. kr. over fire år)
30 pct. billigere offentlig transport	Regeringsprogram	9.464
Bedre forhold for elbilsere	Pulje til grøn omstilling fra regeringsprogram	300
Cykelpulje på 1 mia. kr.	Pulje til grøn omstilling fra regeringsprogram	1.000
Cykelfradrag til cykelpendlere	Finansieres af afgift på brændeovne	208