

Transporten - Valgavis for Det Fælles Bedste

Vi bruger mest tiden på at drøfte, hvordan vi kan gøre TRANSPORTEN endnu mere klima- og miljøskadelig

Transporten udgør en af vores allerstørste klimaudfordringer. Man skulle tro vi havde travlt med at drøfte, hvordan vi gør den bæredygtig. Men i stedet for at tale om, hvordan vi omstiller transporten, så den bliver grøn, så handler de politiske debatter om nye gigantiske reformer, der skal udbygge vores nuværende infrastruktur med endnu flere veje, motorveje og broer til svimlende milliardbeløb. Fra Lynetteholm til Havneudvidelse i Aarhus til Kattegatforbindelse og 3. Limfjordsforbindelse. Her er en anden vej.

1. Udfordringerne kort

Vi har indrettet al vores transport på privatbilisme. Udhulet og udsultet det kollektive transportsystem. Hvis vi fortsætter den vej vil vi forhindre enhver løsning på klima- og miljøkriserne, for transporten spiller en stor rolle.

I dag står transporten står for godt 30% af Danmarks samlede CO2 udledning, og så har man ikke medregnet internationale fly og skibe. Heraf kommer 91% fra vejtransporten, hvor fossile personbiler udgør over halvdelen (Energistyrelsens Klimafremskrivning).

Alligevel får vi hele tiden flere og flere biler, og ingen politikere har indtil nu turdet gribe regulerende ind. I 1990 havde vi 1,5 mio. biler, i dag har vi 2,7 mio. som forventes at stige til 3,3 mio. i 2030 og knap 4 mio. biler i 2035. Afgifterne på biler og benzin er blevet halveret de sidste 15 år pga. Folketingets politiske indgreb.

Regeringens *Infrastrukturreform* rummer de største investeringer nogensinde i øget transport, hvor hovedparten går til nye motorveje, broer, anlæg og veje til biler, selvom man ved, at mere vej = flere biler. Infrastrukturreformens vil ikke løse transportens klima- og miljøudfordringer, men blot øge klimaaftrykket gennem enorme anlægsinvesteringer og binde os til en transportform som er passé: Privatbilismen baseret på fossilbiler.

Infrastrukturreformens projekter som den Fynske Motorvej, Midtjysk Motorvej, Tredje Limfjordsforbindelse, Amagermotorvejen, Øresundsmotorvejen, Marselis Tunnel osv. Og så er det enorme projekter som Kattegatforbindelsen, Lynetteholm, Havneudvidelsen i Aarhus. Milliardprojekter, hvor fx alene Kattegatforbindelsen er sat til 130 milliarder i anlægsudgifter.

Bilerne er en uhensigtsmæssig måde at transportere sig på; især som vi bruger dem i dag. Hver bil står ubrugt hen i 96,5% af tiden og vi kører 1,05 person i gennemsnit i hver bil i myldretiden. 98% af vores biler er fossil-biler eller hybrid-biler baseret på benzin og diesel og antallet af store klima-belastende SUV-biler er øget stærkt de sidste år. En fossilbil udleder i gennemsnit 2 tons CO2 om året og holder i gns. 15 år.

Transporten tilrettelægges som om alle har bil, men 38% har slet ikke bil (det er 52% i Hovedstaden). Under 1 % af vores bilpark er i dag el-biler. En el-biler udleder i heldigste fald halvt så meget CO2 som en fossilbil; men den støjer og fylder lige så meget som fossilbiler og den optager lige så meget plads på vejene og i byerne og kræver mindst lige så mange ressourcer, heriblandt mineraler som rummer farligt bårnearbejde af slavelignende karakter. El-biler vil også lægge beslag på en stor del af strømmen fra vedvarende energikilder. El-biler er lidt bedre klimamæssigt, men de er ikke løsningen.

Vi har brug for en total omvæltning af vores transport. Der er behov for at skabe en samlet grøn mobilitetsplan, som viser hvordan det hele samlet set og i én sammenhængende plan kan omstilles, så det bliver bæredygtigt på få år.

Der er brug for, at de store magtfulde lobbyer for vej, grus, beton, asfalt, fly, broer, biler etc. standses i deres indflydelse på regeringernes politik. Og at det tætte, intense samarbejde der er i dag mellem vejstyrelser og -ministerier med bilismens lobbyorganisationer bringes til ophør.

Danmark har allerede masser af store veje. Vi har f.eks. 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere end UK. Næsten alle landskaber er gennemskåret af store veje. Byerne drukner i biler.

Hvordan er det sket? Når det drejer sig om infrastruktur til biler som veje og parkeringspladser arbejdes der målrettet af Transportministeriet, Vejdirektoratet og kommunerne på at opnå et meget højt serviceniveau i et 50 års perspektiv. Ødelæggelse af naturområder, øget støj og luftforurening bliver løseligt vurderet, men får næsten ingen betydning, når beslutningerne træffes. De afgørende værdier hedder fremkommelighed og tidsbesparelser for bilister.

Det skal standses. Og hensyn til klima, miljø, natur, dyr, mennesker og kommende generationer skal have første prioritet.

2. Løsningerne overordnet

Tre principper er grundlæggende i den måde vi i Det Fælles Bedste tænker omstillingen af transport på:

1) vi skal begrænse behovet for transport, 2) vi skal transportere os meget mere kollektivt – sammen i stedet for én og én, 3) vi skal transportere os grønnere.

Ingeniørforeningen IDA lavede i 2021 en plan for en bæredygtigt mobilitet, bl.a. baseret på den store transportadfærdsundersøgelse. Undersøgelsen havde vist, at vores transport overvejende ligger i fritiden (61%) og de fleste ture er på under 3 km. Og IDA fandt frem til, at alene ved at ændre adfærd – bruge cykel, gang og kollektiv trafik langt mere - kunne vi fjerne 43% af udledningerne. Resten op til 70% kan fjernes ved delebiler, samkørsel etc.

Det er med andre ord ikke fuldstændig uoverskueligt at omlægge vores transport og gøre den klima- og miljøvenlig. Men det betyder at vi skal cykle langt mere og udbygge vore net af cykelstier med supercykelstier. Og til de distancer, der ikke kan nås med cykel og gang, skal vi deles om bilerne med naboer, med arbejdspladsens kollegaer, med vores andelsforening osv. gerne i deleordninger, som samkørsel, og gerne baseret på el-biler.

Og i stedet for at bruge fossilbilen, skal vi bruge kollektiv transport, som skal udbygges og gøres nutidssvarende. Og Byernes bymidter skal inden længe gøres bilfrie. Parkeringspladserne bliver få. Og i stedet for at se på, hvordan vi udbygger infrastrukturen, så ser vi på hvordan vi ændrer transportbehovet. Så vi undgår transport – skifter til kollektiv transport – gør transporten mere grøn. Principperne kendes også som Avoid – Shift – Improve.

Det første og mest oplagte er helt at standse udbygningen af den fossile infrastruktur, dvs. den infrastruktur som understøtter fossil transport via biler, lastbiler, containerskibe og fly, alle anlægsprojekter der fremmer fossil og energitung transport.

Fx vil en ny bro fra Sjælland til Jylland, Kattegatforbindelsen, alene i anlægsfasen udlede 2-3 mio. tons CO₂ (Klimamonitor.dk). Og når den tages i brug vil privatbilisme hovedsagelig baseret på benzin og diesel formentlig på klimaskadelig vis erstatte en del af den nuværende tog-trafik.

Sådan er der 32 nye motorvejsbyggerier i Infrastrukturaftalen fra 2021. Et stop vil også frisætte nødvendig arbejdskraft til grønne omstillingsprojekter, som vi i høj grad mangler i dag.

Vi kan udbygge den kollektive trafik. Med S-tog, metro i Storkøbenhavn og regionaltog på Sjælland. Letbane i byer som Aarhus. Udbygning af jernbanenettet mellem de store byer, med hyppigere afgang og flere tog.

Vi kan skabe fleksible, hyppige afgang af el-busser og -toge i alle byer. Lave store Park & Ride anlæg ved indgangene til de større byer, så man derfra transporterer sig videre mod bymidten via bus, tog, cykel, gang.

Vi kan indrette cykelstier overalt, med supercykelstier omkring de større byer.

Vi kan sænke hastigheden på vejene. Lave bilfrie søndag. Støtte samkørsel, lave samkørselsordninger med skattefradrag. Lave støtteordninger for el-biler i lokale deleordninger.

Vi kan stoppe nysalg af fossilbiler fra 2024.

Nedenfor har vi opdelt i to: Hvad kan politikerne gøre? Hvad kan befolkningen gøre? For uanset hvor meget politikerne måtte begynde at handle på omstillingen, så vil det ikke være tilstrækkeligt til at nå de klimamål, vi er tvunget til at nå. Befolkningen må med. Der må organiseres en bred, handlekraftig borgerbevægelse, hvor alle bliver en del af omstillingen.

3. Hvad skal politikerne gøre?

#1 Stop for al ny, fossil infrastruktur i Infrastrukturaftalen af juni 2021.

Midler der frigives herfra anvendes til udbygning af kollektiv trafik. 2/3 fordeles til kollektiv trafik med bus og tog, 1/3 går til cykeltrafik. Se de vejanlægsprojekter der herved undgås:

<https://www.trm.dk/media/3emboufm/bilagtilaftaletekstoekonomioversigt28-final-a.pdf>

#2 Stop for salg af fossilbiler fra 1. jan. 2024

#3 I år 2030 skal der max være 500.000 biler som alle skal være el-biler. Til støtte for det indføres:

Roadpricing – dem der bruger vejene betaler

CO2-afgift på fossilt brændstof fra 2023 på 2.000 kr./t CO2 stiger frem mod 10.000 kr./t CO2 i 2030

Høj vægt- og ejerafgift der understøtter fælleseje af biler

Alle kørselsfradrag for fossilbiler afskaffes

#3 Nedsæt hastigheden. På motorveje til 90 km i timen. En nedsættelse fra 120 til 90 km/t sparer 30% brændstof. Nedsæt hastigheden på landeveje og motortrafikveje til 60 km/t.

Nedsat hastighed vil betyde: Mindre forurening, mindre energiforbrug, mindre CO2-udslip, bedre udnyttelse af vejkapaciteten, mindre støj, mindre bilkørsel, mere cykling og større brug af kollektive transportmidler,

Om fordelene se <https://pro.ing.dk/mobilitytech/holdning/lavere-hastigheder-paa-vejene-er-et-win-win-virkemiddel>

#4 Udbygning af kollektiv transport. 100% elektrificeret kollektiv transport. Med timedrift mellem de større byer, med hyppigere afgang og flere tog. Det skal være muligt at have cykler med i al offentlig transport. Og der skal være offentlige p-pladser for biler og cykler ved stationerne, så det er let at skifte fra en transportform til den næste. Den kollektive trafik udbygges med S-tog og metro i Storkøbenhavn samt regionaltogene og med let-bane i byer som Aarhus.

#5 Billig offentlig transport. Drastisk nedsættelse af prisen på kollektiv transport. I første omgang til halv pris. Der indføres en mobilitets-rabat, så offentlig transport bliver gratis for ældre, for små børn, personer med handicap og for de laveste indkomstgrupper. Frem mod 2030 nedsættes offentlig transport frem mod at blive gratis.

#6 Bilfrie bymidte. Der indføres nul-emissionszoner i byerne. Fra 2025 skal alle byer på over 30.000 indbyggere være total fri for fossil-biler i bymidten.

#7 Massiv udbygning af cykelstier og supercykelstier. 65% af danskerne har under 20 km til arbejde. Og 47% af Danmarks befolkning bor under 10 km fra arbejde. Supercykelstier som Farum stien til København har øget antallet af cyklister markant, og mange af disse er tidligere bilister.

Det samlede net af Cykelstier udbygges markant i byerne, op til byerne, samt mellem byerne, så cyklen bliver det oplagte førstevalg inden for afstande op til 20 km, som en el-cykel sagtens kan klare.

#8 – Gennemfør en massiv kampagne for at bruge kollektiv transport og cykeltrafik. Hver gang en bilist lader bilen stå og bruger LEDIG kapacitet i den kollektive trafik er al den energi, bilen vil have benyttet, sparet. Det samme gælder for cykling.

#9 Bilfrie søndage. I 1970erne havde vi bilfrie søndage begrundet i oliekrisen. I praksis var det ikke noget problem, men det mindskede kørsels omfanget, klimaaftrykket, miljø- og støjbelastningerne og skabte helt nye muligheder for byernes beboere.

#10 Firs procent af P-pladserne i byerne sløjfes. Pladserne anvendes til cykelstier, natur, parker og fællesanlæg for byens beboere. De resterende 20% prioriteres til el-biler og vareaflysning.

De p-pladser som er nødvendige, når vi har 500.000 el-biler flyttes til udkanten af byerne.

#11 Flyvning rationeres og reduceres til 5% af niveauet før corona. Flyvning står for 5% af al global CO2 med en stærkt stigende tendens. Det er ikke hverken en nødvendig eller en bæredygtig udvikling. Kun særlig vigtige opgaver, som kræver flyvning kan tillades. Den nødvendige flyvning tillades alene til destinationer over 1200 km. Indenrigsflyvning standses og erstattes af tog og bus.

#12 EN FÆLLES NATIONAL MOBILITETSPLAN

I dag planlægges trafikinvesteringer uden sammenhæng mellem vejtrafik, jernbane og cykelsti eller kollektiv og privat transport. Lav én fælles national mobilitetsplan, hvor alle transportformer spiller sammen og bæredygtighed er grundlæggende princip.

#13 NY MOBILITETSSTYRELSE

I dag er trafikplanlægning opdelt i separate siloer: Trafikstyrelsen. Vejdirektoratet. Banedanmark. Transportministeriet med hvert sit fokus. De slås sammen til én Mobilitetsstyrelse med al trafikplanlægning.

#14 SAMMENHÆNG MELLEM BY OG LAND

I dag hænger byer og land ikke sammen. *MELLEM* bycentre skal der være højfrekvent KT. *BYCENTRE* skal der være gang/cyklisme/KT. *ALLE VEGNE* skal der ske en stor opgradering af cykelinfrastruktur også med supercykelstier fx langs landeveje

4. Hvad kan borgerne og befolkningen selv gøre?

- **Skift til (el-)cykel og gang**, hvor det overhovedet er muligt. Cykel er transportens schweizerkniv - godt for både krop og sind, hurtig og fleksibel, og med en el-cykel kan selv afstande op til 20 km let klares. 65% af danskerne har som nævnt under 20 km til arbejde. Og hovedparten af alle kørsler (61%) foregår inden for en radius af 3 km – her er det muligt både at gå og cykle.
- **Kræv og vær med til at skabe cykelstier og cykelruter, så det bliver let at vælge cyklen.** Byrådene kan sørge for et udbygget net af supercykelstier og almindelige cykelstier, så det er hurtigt og sikkert at transportere sig på cykel rundt i byen og rundt i kommunen. Erfaringer fra Farum viser at supercykelstier får mange til at skifte bilen ud med en cykel, selv på lidt større afstande.
- **Samkørsel - Kør sammen.** Der er efterhånden mange ordninger og apps som gør det let at samkøre, fordi de matcher chauffør og passager på hver enkelt tur (*GoMore, Ta'Med, Nabogo*). Under anden verdenskrig havde USA en advarsel: *"When you ride alone, you ride with Hitler"* ved vejene. Regeringen ville sige, at du misbruger vigtig benzin ved solokørsel. Nu er det klimaet, der tager unødigt skade, hvis vi kører én og én. Du kan ovenikøbet få betalt en del af de dyre benzinpenge, når 2-3-4 andre kører med, og apps systemet overfører automatisk pengene. Det kan understøttes hvis politikerne indfører gratis P-plads ved samkørsel.
- **Lave deleordninger for el-biler.** El-biler er dyre, ladestanderne kan være dyre at installere. Det er lettere og billigere at have en deleordning lokalt med naboer og folk i kvarteret eller i landsbyen.
- **Undlad at købe Hybrid- og SUV biler.** En SUV bil udleder cirka 20% mere CO2, fordi den er betydeligt tungere og møder større vindmodstand. En hybrid-bil er ikke bedre end en fossil-bil – så undlad at købe hybridbiler.
- **Arbejd hjemmefra.** I mange jobs kan man arbejde hjemmefra 2-3 dage om ugen; det viste corona. Mail, internet, mobil kan klare langt det meste. Det kan halvere CO2 udledningerne til og fra jobs.
- **Indfør bilfrie søndage.** Vi behøver ikke vente på at Folketing og Byråd gennemfører bilfrie søndage, vi kan bare starte selv – undlade at køre i bil om søndagen. Det giver plads til andre spændende aktiviteter – familien på cykeltur, skovtur, vandreture osv.

- **Arbejd lokalt for at lave en bilfri bymidte med Park & Ride anlæg i udkanten.** Biler i bymidter skaber trængsel, trafikchaos, kræftfremkaldende partikeludledning, larm, støj og stress. De optager utrolig meget plads til parkering og udleder ekstra CO₂. Byråd og stat kan sammen med borgerne hjælpes om at etablere store Park & Ride anlæg ved indfaldsvejene i byens udkant, hvor man kan parkere biler, når man kommer som pendler, og hvorfra man kan gå, tage cykel, letbane, S-tog eller fleksible og hyppige el-busser videre ind mod bymidten.
- **Udbyg den kollektive trafik.** Etablér mange fleksible ruter med el-busser i flere størrelser, så det er let at komme rundt i byen og kommunen med den kollektive trafik. Udbyg Letbaner. Gør offentlig trafik gratis, det har man gjort mange steder i verden med stor succes.
- **Hold op med at flyve, undtagen når det er absolut nødvendigt.** En enkelt flytur til Thailand retur øger en gns. persons klimapåvirkning med 50%. Undlad alle flyvninger på afstande der kan klares med tog. De fleste forretningsmøder kan fint klares med online møder; det viste corona-perioden.

Grønne Nabofællesskaber kan danne rammen om disse transportomstillinger. Vi kan gå sammen i ejendomme, i gader og stræder, i parcelhuskvarterer, byområder, landsbyer osv. og i fællesskab tilrettelægge omstillingen til en egentlig grøn transportform.

Niels Aagaard

Fmd. for Det Fælles Bedste