



## **Konkrete løsningsforslag til, hvordan Danmark kan sikre en øget grøn omstilling, både nationalt og internationalt**

Til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, 29.5. 2020

### **Anbefalinger til både indenlandsk- og udenlandsk persontransport**

#### **Anbefalinger omkring indenlandsk persontransport**

Vi er bekymrede for at den ventede Eldrup rapport vil sætte en dagsorden på området, der kun rummer:

- En omlægning af afgifter, som ikke bliver effektive nok
- El-biler, ladefaciliteter; men for langsom udfasning af fossile biler
- Risiko for flere biler på vejene (som Energistyrelsen har estimeret)

Privatbiler er danskernes påtvungne persontransport løsning. Det er en løsning, der koster en masse energi, der er næsten udelukkende baseret på fossile kilder. Bilerne optager en masse plads, støjer og laver luftforurening. El-biler er ikke hele løsningen. Mobilitet skal fastholdes ved at kombinere transportmidler; og styrke og udbygge den kollektive trafik.

Vi henviser til en meget udførlig baggrundsrapport, se

<http://baeredygtigtrafik.dk/klimapartnerskab-om-persontransport/>

Og nævner i det følgende kun overskrifter til konkrete initiativer, vi anbefaler.

## **Investeringer**

Opgiv alle planer om nye motorveje, vejbroer og vej-tunnelprojekter. Vi har store veje nok. Og vejprojekter tager plads til skade for naturoplevelser og biodiversitet. Tidshorisont: Nu.

Udbyg tog- og bustrafikken og cykelstinet over hele landet så den kollektive trafik og cykeltrafikken bliver et attraktivt alternativ for flere bilister. Fuld fart på reparation og udbygning af skinnenet og signalsystemer. Flere letbaner i de store byer. Tidshorisont: Planlægning i gang nu, håndtering hurtigst muligt.

Færdiggør den såkaldte timemodel, bl.a. ved at få bygget en ny bro over Vejle Fjord.

Der skal skrues op for den kollektive transports kapacitet, specielt som svar på kravet om større afstand mellem passagererne. Regionerne skal have tilført flere midler til opretholdelse og modernisering af den skinnebårne transport også i de tyndere befolkede områder.

## **Stop for salg af fossile biler**

Stop for salg af nye privatbiler, der helt eller delvis bruger fossile drivmidler eller biobrændstoffer i 2025. For at stimulere overgang til elbiler bør beskatningsreglerne for køb af fossilbiler snarest genoprettes til niveauet i 2006. Ellers bliver elbilerne ikke solgt. Fra 2006 til nu er den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil nedsat med ca. 53%. Så tror da pokker at det er svært at sælge elbiler. Tidshorisont: Udmeldingen om 2025 haster, så markedet kan indstille sig på de ændrede vilkår. Registreringsafgiften for fossile biler hæves to gange; nemlig 1.1. 2022 og 1.1. 2024.

## **Ændrede driftsudgifter**

Højere benzin- og dieselaftgifter – 3 kroner pr. liter allerede 1.1. 2021 og dernæst en krone mere per år frem til 2030. Tidshorisont: Nu og glidende optrapning.

Roadpricing introduceres. I kombination med omlægning af registreringsafgifter vil roadpricing virke trængselsdæmpende, men kun i ringe grad energi-reducerende. Vi anbefaler ikke lavere roadpricing af elbiler, ligesom vi heller ikke mener at elbiler skal have andre privilegier, som at køre i busbaner eller opnå billigere parkering. Tidshorisont: Roadpricing indføres gradvis fra de store byer fra 1.1. 2022.

Aftrap befordringsfradraget for bilkørsel over 10 år. De ekstra skatteindtægter bør bruges til forbedring af den kollektive trafik og cykeltrafikken. Særlige transportordninger bør oprettes i tyndt befolkede dele af landet. Tidshorisont: Nu og glidende optrapning.

Halver billetpriserne i den kollektive trafik og lav intensive kampagner for at benytte den kollektive trafik og cykel. Tidshorisont: Indledes i 2021 og kan falde i tre tempi.

Skattefri kørselsgodtgørelse i egen bil skal afskaffes, hvor der er andre transportalternativer.  
Tidshorisont: Gælder fra 1.1. 2022.

### **”Bløde” fordele for bilister må væk**

Afskaf ordning med firmabiler til privatkørsel. Gratis/billig pendlerparkering ved arbejdspladser i store bysamfund bør beskattes som frynsegode med markedsværdien. Skal ikke gælde for handicappede bilister. Tidshorisont: Meldes ud snarest og introduceres pr. 1.1. 2022.

### **Byudvikling der ikke baserer sig på personbiler**

Byplanlægning med hovedvægt på at forkorte afstande ved at sikre at boliger og arbejdspladser er stationsnære og stimulere brugen af gang, cykling og kollektiv transport. Tidshorisont: Løbende. Ingen byudvikling må godkendes uden at den baserer sig på dette princip.

### **Hastigheder: energiforbrug og støj**

Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t, hvor den i dag er 130 km/t. og til 90 km/t, hvor den i dag er 110 km/t. Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 80 km/t alle steder hvor støjbelastningen er stor. Danmark bør rette sig efter WHO-anbefaling om at sænke grænsen for vejstøj fra 58 decibel til 53 decibel. Tidshorisont: Introduceres i to tempi i hhv. 2021 og 2023.

## **Anbefalinger omkring udenlandsk persontransport**

De europæiske jernbaner må ud af tornerosesøvn og må frem mod 2030 løfte meget mere af passagertransporten på distancer op til 1.200 km. Det kan jernbaneselskaberne ikke gøre alene. De skal hjælpes på skinnerne af CO2-skatter á la det, som Klimarådet anbefaler og af en koordineret og hidtil uset europæisk indsats, der rydder hindringer af vejen for de europæiske tog.

På den måde kan den klimaskadelige luftfart reduceres, så det kan mærkes.

Vores baggrundsrapport viser, at det bestemt ikke er umuligt at fastholde europæisk rejselyst, selvom flyrejserne stille og rolig forsvinder som europæisk fænomen.

### **Rapporten findes her:**

<http://baeredygtigtrafik.dk/ny-rapport-europaeiske-tog-kan-loefte-fremtidens-klimaudfordring/>

## Bedre vilkår for jernbaner i Europa

Ud fra danskernes aktuelle rejsemønster med fly skal der lægges en plan for hvor tog i dag- og nattimer kan erstatte flyvninger. Tidshorisont: Der arbejdes med deadlines i 2025, 2030 og 2050.

Nattog er med nuværende skinner og materiel velegnet til at erstatte flyvninger <1.200 km. I 2030 kan alle flyrejser under 1.200 km. erstattes af en kombination af dagtog, nattog, færger og busser.

De første nattog (fra Malmø til Bruxelles og København til fx. Basel/Zürich og München/Innsbruck) sættes i gang i starten af 2023. Allerede i 2022 planlægges de to næste nattog, hvoraf det ene fx. kan være et tog fra København til hhv. Stockholm og Oslo.

Der mangler udpræget specialiseret materiel for nattog. Uden dette vil det blive meget svært at tiltrække operatører. En skandinavisk pulje af nattogsvogne (sove-, ligge- og siddevogne) etableres fra 2023 og løbende, så et stort behov for rullende materiel i 2030 kan imødekommes. Vognene leases til operatørerne.

Togruter fra Danmark til de vigtigste store byer og hovedstæder i Europa indenfor en rækkevidde af 1200 km. sikres til en start med kontrakter, hvor billetindtægter og et begrænset offentligt tilskud kan sikre en god driftsøkonomi. Kontrakterne udarbejdes, så offentligt tilskud kan glide ud, hvis ruten er privatøkonomisk rentabel.

Økonomien til investeringer og driftstilskud beregnes samfundsøkonomisk efter den pris CO<sub>2</sub>e-reduktioner fra CO<sub>2</sub>e-udledende fly til nul-udledende tog der tillægges fra Klimarådet (200 Euro per ton CO<sub>2</sub>e) eller der udarbejdes nye modeller med inspiration fra svenske Trafikverkets ASEK 7 model.

Med en plan, der udarbejdes senest i 2025 samarbejdes der i Europa om at udvikle et effektivt og grænseoverskridende højhastighedsnet af tog ( $\geq 250$  km/t), således at nattog med høj hastighed kan nå destinationer op til 2.500 km. i takt med udbygningen fra 2030 til 2050. Nye baner anlægges med respekt for natur og miljø, og må ikke bruges som undskyldning for at reducere opmærksomheden på regional togtrafik.

## Flytrafikken reduceres

Flyvning frem til 2030 bør så vidt muligt `reserveres` til afstande over 1200 km. og ikke udkonkurrere og undergrave togforbindelser over disse kortere afstande.

I takt med og i sammenhæng med forbedringer for jernbanerne i Europa reduceres flyvningen. Flyvningen skal i en langsigtet plan betale for sin klimabelastning via CO<sub>2</sub>e-afgifter.

Der må tilvejebringes en juridisk holdbar plan for hvordan flyvningen som nævnt ovenfor reduceres, evt. stoppes af lovgivning. Her er CO<sub>2</sub>e-afgifter muligvis ikke tilstrækkelige.

Mens CO<sub>2</sub>e-afgifter i sin natur må bestå blandt en gruppe af lande, så kan passagerafgifter introduceres til en begyndelse, og erstattes af mere intelligente CO<sub>2</sub>e-afgifter, når der opnås international enighed herom.