

# NOAHs Klimahandlingsplaner

## Handlingsplan for transportsektoren

---

NOAH Friends of the Earth Denmark, Marts 2020

2



## Hovedprincipper for en transporthandlingsplan for Danmark

Transporthandlingsplanens overordnede mål er at sikre, at sektoren holder sig inden for klimalovens samlede CO<sub>2</sub>-budget. Dette skal ske ved at **ned sætte** transportforbruget og **flytte transporten** fra individuelle til kollektive transportmidler. Samtidig skal der fastlægges en plan for omlægning af transportsystemet til drivmidler, som kan indpasses i et vedvarende energiforsyningssystem.

### De væsentligste transportpolitiske tiltag og virkemidler:

#### Transportarbejdet skal reduceres

##### **Lands-, regional- og byplanlægning**

Kommuneplaner bør understøtte en byfortætning, der ikke lukker byernes grønne åndehuller. Der skal stilles krav til kommunerne om, at de sikrer offentlig transport inden for en vis minimumsafstand fra tæt bebyggelse, så bydele ikke fremover kan planlægges, så folk kun kan bo der, hvis de har bil.

##### Stop for nye motorveje og udvidelse af eksisterende

Konkret bør alle planer om udvidelse af motorvejsnettet skrinlægges inkl. Den tredje Limfjordsforbindelse, en Kattegatbro og en havnetunnel i København.

##### Stop for udvidelser af lufthavne

Det bør helt udelukkes at lade lufthavne foretage udvidelser i en klimanødsituation. Indenlandsk flytrafik skal helt afskaffes inden 2030.

##### Elektrificer togdriften og anlæg flere letbaner i de større byer

Der skal laves en langsigtet investeringsplan for forbedring af det eksisterende jernbanenet, elektrificering af jernbanenettet, forbedret godstransport med godsterminaler i byer og havne, letbaner i større byer med en god fladedækning og forbedret bustrafik bl.a. med telebusser i yderområder.

##### Nedklassificering af veje

Nedklassificering af veje fra trafikveje til ensrettede fordelingsveje, sivegader og gågader og samtidig udvidelse af cykelstinet - inkl. supercykelstier - vil gøre det mere attraktivt at bruge cykel og gang over kortere afstande.

Samtidig kan biltrafikken i byerne hæmmes yderligere ved at indskrænke den del af vejbanen, der er reserveret bilister, og til gengæld skabe plads til busser, letbaner og cykelstier.

## **Økonomiske virkemidler**

Omkring 40 procent af alle husstande i Danmark har ikke bil. Trafikplanlægningen skal ikke fortsat forfordere denne store gruppe ved at begunstige privatbilismen. Derfor skal den kollektive transport gøres mere attraktiv gennem billiggørelse og højnelse af kvaliteten.

### Trængslen i de største byer nedsættes ved hjælp af trængselsafgifter og restriktiv parkeringspolitik

Det gælder ikke mindst i de større byer, som i dag belastes af biltrafik fra byernes opland. Trængslen i byerne bør modvirkes gennem afgifter og restriktiv parkeringspolitik.

### Befordringsfradraget aftrappes over 7 år

Særlige ordninger kan iværksættes i tyndt befolkede dele af landet.

### Registreringsafgiften på benzin- og dieslbiler forhøjes

– med progression i forhold til CO<sub>2</sub>-udledning beregnet over bilens livscyklus (LCA). Den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil er nedsat med mere end 50 procent siden 2006.

### Brændstofafgiften skal forhøjes

Benzin- og dieselaafgiften forhøjes hvert år frem til 2030.

### Læg betydelige afgifter på flyrejser og flybrændstof

Afgiften på flybrændstof skal mindst være dobbelt så stor som afgiften på benzin og diesel til biler på grund af den større klimapåvirkning og stigende i samme takt som afgiften på brændstof.

### Taksterne i den kollektive trafik skal nedsættes væsentligt

Den kollektive transport er siden 1980 blevet relativt meget dyrere end den private biltransport. Taksterne skal indrettes, så det bliver mere attraktivt at vælge den kollektive transport frem for privat biltransport.

Hvis prisen på benzin havde fulgt med prisen på busbilletter siden 1980, ville den i dag koste omkring 40 kr. pr. liter.

## **Tilgængelighed prioriteres højere end mobilitet**

Hensynet til ligelig tilgængelighed for alle borgere sikres ved at værdisætte alle trafikanters tid ens, dvs. at man ophører med at anvende de hidtidige samfundsøkonomiske beregninger af 'velfærdstab'.

### Fremkommelighed og andre vilkår for kollektive trafikanter, cyklister og gående skal forbedres

Kollektiv trafik: bedre køreplaner også i weekender og aftentimer, bedre koordinering mellem tog og bus; bedre komfort for de rejsende ved stoppesteder og på stationer, hvis service skal drives af det offentlige og ikke af (multinationale) butikskæder.

### Cyklistforhold

Der skal skabes flere og sikrere cykelstier - både i og uden for de store byer.

### Gående

Flere fodgængerovergange og bedre tid til at krydse vejene i lyskryds. Flere arealer i byerne skal reserveres gående og flere gader gøres til sivegader.

Muligheden for at nå offentlige kontorer og institutioner og indkøbscentre med offentlig transport bør forbedres. Dette indebærer bl.a., at den nuværende centraliseringstendens skal vendes til decentralisering.

### Styrk adfærdsændrende tiltag som samkørsel, transportplaner og delebiler - og gåbusser for børn

Med under 1,1 person i bilerne i myldretiden er der et stort potentiale i **samkørsel**. **Transportplaner** for offentlige og private arbejdspladser kan sætte samkørsel i system. **Delebiler** kan modvirke, at især unge familier køber bil. **Gåbusser** bringer børn sikkert til skole og giver motion, nedsætter uheldsrisikoen ved skolerne og har indlæringsmæssige og sundhedsmæssige gevinster.

## **Andre væsentlige tiltag**

### Godstransport

Indenlandsk godstransport skal så vidt muligt omlægges til banetransport. I byerne kan trykket fra vareudbringning nedsættes ved hjælp af city-logistik.

### Nedsæt hastigheden på motorvejene og i byerne

– og få lavere CO<sub>2</sub>-udledning, mindre luftforurening og støj OG færre dræbte og kvæstede. Hastigheden på motorveje sænkes til 100 km/t, hvor den i dag er 130 km/t, og til 90 km/t, hvor den i dag er 110 km/t.

### El-biler

Der skal udarbejdes en handlingsplan for omstilling af transportsektoren til ikke-fossile drivmidler, dvs. først og fremmest el og i mindre omfang brint.

Den kommende omstilling til eldrevne køretøjer skal koordineres med indsatsen for elbesparelser i andre sektorer samt udbygningen med vedvarende energi, så det

sikres, at det øgede elforbrug ikke medfører en øget elproduktion baseret på kul og biomasse i Danmark eller nabolande.

Salget af personbiler med brændselsmotor skal ophøre inden år 2025. El-biler er ikke forureningsfri hverken med hensyn til dækstøj på landeveje, trængsel i byerne eller partikler fra dæk og vejbane og er ikke den gyldne løsning på problemerne med transport, som mange tror.

El-biler skal ikke fritages for afgifter, men de kan indirekte begunstiges gennem højere afgifter på benzin og dieslbiler.

### Forebyggelse

Transportplanlægning har i årtier været underlagt en bestemt (økonomisk) tankegang, der har favoriseret individuel, motoriseret transport. Det har handlet om at forudsige, hvor meget biltrafikken og dermed trængslen vil stige, for derefter at planlægge vejudvidelser og nye veje til at imødekomme det forventede behov (*predict-and-provide*). I stedet skal transportplanlægningen tilrettelægges efter at forebygge trængslen (*predict-and-prevent*).

Det er nødvendigt at gøre op med dogmet om, at enhver forsinkelse for en bilist ikke kun er et tidstab for den enkelte, men et økonomisk tab for samfundet.

## **Synergi**

Transportens **klimabelastning** er kun en lille del af sektorens samlede påvirkninger på mennesker og miljø. Det giver derfor ikke mening at behandle klimaeffekten isoleret fra de øvrige effekter som støj, luftforurening og trængsel, selv om klimaet i en klimahandlingsplan selvfølgelig er i forgrunden.

Klimatiltag, miljøtiltag, social balance og sikkerhed og sundhed for alle hænger sammen. Derfor skal de mindst pladskrævende, mindst forurenende, mindst farlige og mindst naturødelæggende valg prioriteres og af den grund bør gang, cykling og kollektiv transport favoriseres i en transporthandlingsplan.

## **Mængde**

Transportens omfang er uløseligt forbundet med den økonomiske væksts historie. Det gælder transport af mennesker og gods på land, til vands og i luften. Alle tre former er vokset uden afbrydelse af andet end økonomiske kriser og på trods af snart tre årtiers erklæringer om i det mindste at begrænse væksten i transportarbejdet.

Omfanget af persontransporten er langt fra kun bestemt af den 'nødvendige' **bolig-arbejde** transport, men i højere grad af den mere 'lystbestemte' **fritids- og-ferietransport**. Med andre ord er der både planlægningsmæssige og kulturelle, vane- og adfærdsmæssige faktorer på spil i stort omfang. Derfor må man se sig om efter midler, der kan **reducere begge sider** af det samlede transportarbejde.

Bolig-arbejde transporten giver på grund af den høje intensitet på bestemte tider af døgnet et særligt pres på veje og offentlige transportmidler og derfor også et særligt pres for at udvide kapaciteten. S-tog, tog, letbaner og busser har langt større kapacitet end den individuelle biltransport og må bl.a. derfor være førstevalget, hvor trængslen er stor. Samtidig kan arbejdspladser bidrage med at indføre forskudte arbejdstider og muligheder for hjemmearbejde på forskudte dage.

## Energi

Det er olien, der har været og stadig er den dominerende energiform inden for alle grene af transportsektoren. Dog har S-togsnettet og visse jernbanestrækninger længe været elektrificerede. Personbiler har ifølge et EU-direktiv haft et iblandingskrav af VE, som desværre primært er blevet opfyldt gennem tilsætning af biobrændstoffer, der klimamæssigt i de fleste tilfælde er værre end benzin og diesel, og samtidig bringer en mængde naturmæssige og sociale problemer med sig.

I de senere år er forestillingen om en en-til-en udskiftning af benzin/diesel drevne personbiler med el-biler blevet det foretrukne forslag. Men det kan ikke erstatte det overordnede mål om at nedbringe transportforbruget som sådant. Også elbiler kræver store mængder råstoffer og energi i fremstillingsprocessen, og i det danske el-net udgør de kulstofbaserede energikilder biomasse og kul stadig en stor andel. Desuden gør drivmidlet ingen forskel, hvad angår ulykker og trængsel, og hvad angår støj og partikler under kørsel, selv om påvirkningen er mindre.

Hvad angår luftfart, er der ikke i en overskuelig fremtid udsigt til, at der findes mindre klimabelastende drivmidler i et omfang, der kan dække mere end en brøkdel af den nuværende lufttrafik; derfor vil virkemidler, der direkte kan begrænse omfanget af lufttrafikken være nødvendige.

Skibsfarten kan i et vist omfang finde substitution i vindkraft, elektrificering og brint, men heller ikke her kommer man uden om at begrænse omfanget af transporten, både varetransport og den luksusbetonede persontransport.

Tung landtransport bruger i dag store mængder forurenende og klimabelastende dieselbrændstoffer. På lidt længere sigt vil det kunne erstattes med brint og/eller el, men det vil stadig være afgørende at begrænse transport over lange strækninger og

specielt at flytte så meget langdistancetransport som muligt til elektrificeret jernbanetransport.

## Effektivitet

Effektivitetsforbedringer i transportsektoren sættes nemt over styr ved, at man kører/flyver/sejler flere kilometer.

Samtidig har vi set over en årrække, at de små effektivitetsforbedringer, der er sket for benzin- og dieseldrevne køretøjer er blevet sat over styr ved, at afgifterne på anskaffelse og brug af bilerne er blevet reduceret med det resultat, at bilparken er voldsomt udvidet, bilerne er blevet større og der køres flere og flere kilometer år efter år. El-køretøjer er i sig selv betydeligt mere energieffektive end de benzin- og dieseldrevne, så på den led kan der vindes en del ved at elektrificere vejtransporten.

I alle tilfælde vil der optræde en vis **rebound**-effekt, dvs. at en økonomisk besparelse på et område udløser et øget forbrug på et andet. Så selv om el-bilerne skal have en fortrinsstilling i forhold til benzin- og dieseldrevne, giver det ikke mening at afgiftsfritage dem, hvis målet er at begrænse det individuelle transportforbrug.

## Vækst og klima

De seneste 150 år af menneskehedens historie har, specielt i den rige del af verden, været præget af en nærmest eksponentiel vækst i økonomien og i det materielle forbrug. Denne vækst har omfattet alle dele af samfundet: energi, transport, infrastruktur, fødevarer, boliger og forbrugsvarer af enhver art.

Forudsætningen for denne vækst i den rige del af verden har været en rigelig forsyning med billig fossil energi og en strøm af billige råstoffer, især fra det globale Syd.

Den økonomiske og materielle vækst har medført en rovdrift på de naturlige økosystemer med følgevirkninger i form af lokal og global spredning af miljøfremmede stoffer og ødelæggelse af naturlige økosystemer. Dette har forårsaget et stort fald i klodens biodiversitet og ikke mindst et klima, som er på vej ud i en kaotisk tilstand primært forårsaget af en stadigt stigende udledning af drivhusgasser fra alle sektorer i samfundet ikke mindst fra CO<sub>2</sub> afbrænding af fossile brændsler og biomasse fra afskovning. Disse globale forandringer har også undervejs forårsaget store sociale problemer.

Forudsætningen for at få såvel den truende klimakrise som den øvrige ødelæggelse af de naturlige økosystemer under kontrol er, at vi får standset den blinde vækst i det materielle forbrug, og at der sker hurtige og dybe reduktioner i efterspørgslen på

en række områder, ikke mindst på energi- og transportområderne. Ellers vil det blive en nærmest umulig opgave at få standset udledningerne af drivhusgasser og at påbegynde en genopretning af de naturlige økosystemer.

---

NOAHs Klimahandlingsplaner er udarbejdet af NOAH Klimaretfærdighed og Energi  
Marts 2020  
NOAH Friends of the Earth Denmark, Nørrebrogade 39, 1tv., 2200 København N.  
Mail: [noah@noah.dk](mailto:noah@noah.dk), tlf. 35 36 12 12, web: <https://noah.dk>

Handlingsplanerne omfatter:

Klimahandlingsplan for energisektoren

Kontakt:

Stig Melgaard, mail: [stig@drivhus.dk](mailto:stig@drivhus.dk), tlf. 20 74 57 68

Palle Bendsen, mail: [pnb@ydun.net](mailto:pnb@ydun.net), tlf. 30 13 76 95

Klimahandlingsplan for transportsektoren

Kontakt:

Palle Bendsen, mail: [pnb@ydun.net](mailto:pnb@ydun.net), tlf. 30 13 76 95

Handlingsplan for arealanvendelse i det åbne land (rettet version 20.3.2020)

Kontakt: Bente Hessellund Andersen, mail: [bente@noah.dk](mailto:bente@noah.dk), tlf. 29 29 45 27

Kontakt vedr. biodiversitet; Inger Vedel, mail [ingeravedel@gmail.com](mailto:ingeravedel@gmail.com), tlf. 22 45 73 74

Desuden har NOAH udarbejdet to hæfter om CO<sub>2</sub>-budgettet og klimaloven:

En dansk klimalov,

link: <https://www.global-klima.org/onewebmedia/En%20dansk%20klimalov.pdf>

Reduktionsveje i klimaloven

link: <https://www.global-klima.org/onewebmedia/Reduktionsveje%20i%20klimaloven.pdf>