REGERINGENS TRANSPORTUDSPIL er et brud på Klimaloven

Vi er nødt til at formulere alternativer - FREMTIDENS BÆREDYGTIGE MOBILITET

INVITATION TIL WEBINAR DEN 25. MAJ 2021, kl. 16-18

Danmarks transport er stærkt klima-og miljøbelastende og står for 30 % af al vor CO2-udledning. Samtidig ødelægger trafikken og dens infrastruktur biodiversitet og økosystemer. Hvis vi ikke ændrer kurs går det galt. Klimakrisen vil resultere i så voldsomme ændringer, at det vil ødelægge vores livsbetingelser. Alligevel har regeringen valgt at fortsætte den nuværende kurs.

**REGERINGENS INFRASTRUKTUR UDSPIL OPGIVER 70% MÅLET – DERFOR DETTE WEBINAR**  
  
Med forslaget til de største transportinvesteringer nogensinde på i alt 160 mia. har Socialdemokratiet valgt i store træk at videreføre VLAK-regeringens plan fra før sidste valg. Regeringens nye infrastrukturudspil viser, at regeringsskiftet i 2019 tydeligvis ikke har ført til et politisk kursskifte på transportområdet, trods det indlysende og presserende behov for at investere i en klimavenlig fremtid.

Regeringen har hermed i realiteten valgt at droppe målet om 70% CO2 reduktion til 2030, for det lader sig ikke indfri uden at transporten reducerer sine udledninger markant. Og det kræver en helt anden form for bæredygtig mobilitet, hvor vi samtænker alle de forskellige former for transport, omstiller fra sort til grøn transport og koordinerer nationalt.

Derfor inviterer *Det Fælles Bedste* sammen med en række grønne foreninger til dette webinar den 25. maj 16-18, om Fremtidens Bæredygtige Mobilitet, hvor vi drøfter den nuværende transportpolitik, regeringens infrastrukturudspil og opstiller bæredygtige alternativer.

Du kan læse programmet her <https://www.facebook.com/events/784685778847562/> og tilmelde dig ved at maile til [webinar@detfaellesbedste.dk](mailto:webinar@detfaellesbedste.dk) mærket ”webinar”.

**UDSPILLET INDBYGGER NYE KLIMASKADER**

Regeringen kaldte selv sit udspil for ”klimaneutralt”, dvs. det ikke skulle øge CO2 udledningerne. Men der er virkelig langt fra IKKE at udlede ekstra CO2 (hvis det ellers var rigtigt) – altså reducere med 0% - til at reducere CO2 udledningerne med 70% inden ’30, som man har forpligtiget sig til i Klimaloven.  
  
Og udledningerne går ikke i nul, for man har undladt at medregne CO2 fra anlægsudgifterne. Dvs. at al den asfalt, beton, stål, grus, jord, elektronik og klimabelastende kørsel som medgår til at producere anlæg for 160 mia. IKKE indgår med sine CO2 udledninger.

Det er normalt at gøre sådan, forsvarede Trafikminister Benny Engelbrecht sig. Hertil kommenterer energiprofessor Brian Vad Mathiessen: ”Det er normalt. Men det bør ikke være *new normal*. Og jeg vil kraftigt opfordre til, at man i fremtiden også medregner CO2-belastningen fra selve anlægsfasen” (Information 10. april). Og Helene Hagel fra Greenpeace kommenterede, at regeringen med sit udspil viser, at de ikke forstår hvilken opgave det er at nå 70% målet. ”Det er ubegribeligt, at regeringen fremlægger en plan til 100 mia. kroner uden at lave en CO2-opgørelse over CO2 belastningen de kommende 15 år,”(samme).  
  
  
Klimaet er som bekendt ligeglad med vores opgørelsesmetoder, om CO2 hører til anlæg eller til drift. Vi har kun ét CO2 budget for Danmark; det er mildt sagt stærkt begrænset, reduceres hver eneste dag og når om få år sin grænse. Det er med andre ord en tvungen opgave at mindske udledningerne straks. Infrastrukturplanen havde været en kæmpemulighed for at ændre kurs og investere i en klimavenlig fremtid. Men det er kun et udspil, og der er oplagte alternativer, fra samkørsel, til dele-elbiler, til kollektiv trafik og cyklisme der kombineres med andre transportformer.   
  
  
Og i stedet for at sætte vælgertække i centrum og lægge op til samspil med partier på højrefløjen, bør vi sætte ”Bæredygtighed” og reduktion af miljøbelastning som det, der skal være selve drivkraften og hovedindholdet i al fremtidig mobilitet.

**MERE BILISME, MERE CO2, MERE KØ VED DE STORE BYER ISÆR**

Vejtrafikken og bilismen er hovedårsagen til klima- og miljøbelastningen. Alligevel vil regeringen ifølge udspillet investere 47 mia. i flere motorveje, veje og broer. Fra transportforskningen ved vi, at flere veje betyder flere biler.  
  
  
Jeppe Juul fra Rådet for Grøn Omstilling kommenterer: ” Langt, langt den største del af transportsektorens CO2-udslip (..) kommer fra vejtrafikken. Og så er det skuffende, at man vil bruge omkring 100 gange så mange penge på den fossile biltrafik, som på den grønne vejtrafik (..) 50 mia. til motorveje og broer og kun en halv mia. til ladestationer til elbiler. Så det er virkelig de spildte muligheders plan,” (Inf. 9. april 2021).

En bil lever 15 år; hvert år køber vi over 200.000 nye biler (en fordobling ift. 10 år før), og kun 1,2% af alle biler er el-biler (DST.dk). En stadig større andel er store SUV-biler. Vores bilpark består altså af fossilbiler og vi indbygger et fortsat højt fossilt forbrug og dermed CO2-udledning i hovedparten af de nye biler, mindst frem til 2035.

Antallet af biler steg fra 1,5 mio. i 1990 til 2,7 mio. i dag. Man regner med at det stiger yderligere til 3,4 mio. i 2030, heraf en betydelig andel som el-biler. El-biler belaster imidlertid også klimaet; ifølge Klimarådet i bedste fald kun halvt så meget, men selve bilens produktion, dens batteri og det el, der driver den, koster både i ressourcer og i CO2. En el-bil fylder også og skaber dermed kø, trængsel og P-krav samt krav til vejkapacitet, ligesom den støjer.

Det er de udfordringer en infrastrukturplan skal løse, så vi reducerer de samlede udledninger fra bilkørsel markant. I stedet for at løse det, vil regeringen nu bygge flere veje og skubber dermed problemerne om klima, miljø, trængsel og køer ud i fremtiden. Problemerne bliver kun ekstra stærke, når man indregner belastninger fra strømmen af lastbiler, som skyldes vores store og stadigt stigende forbrug.

I dag kører vi 1,05 personer i hver bil i myldretiden. Det er på alle måder et spild. I stedet kan vi fremme samkørselsordninger (i Frankrig har man velfungerende ordninger for det). Vi kan understøtte dele-elbilsordninger, hjemmearbejde, som corona har antydet potentialet i. Vi kan gennemføre en massiv udbygning af den kollektive trafik, så den er fleksibel, el-baseret, billig og realistisk at anvende i det meste af landet, og understøtte cyklisme og gang. Det kan vi kombinere med CO2 afgifter som Klimarådet har anbefalet det, høje vægtafgifter / afgift på benzin, roadpricing, nul-emissionszoner, supercykelstier m.m.   
  
  
38% af den danske befolkning har slet ikke bil; i Hovedstadsområdet er det 52%. Sådanne ordninger vil derfor ikke blot hjælpe klima og miljø, det vil samtidig fremme mobiliteten for en betydelig del af befolkningen som konsekvent overses i den bilfikserede transportkultur.  
  
 **DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I REGERINGENS UDSPIL ER PRIMÆRT GENOPRETNING AF DET FORSØMTE**

Vejene får 47 mia. til nyanlæg til et statsligt vejnet, der løbende er blevet vedligeholdt og moderniseret. Danmark har Europa-rekord i veje, og fx 4 gange så meget motorvej per indbygger som England. Jernbanetrafikken derimod er blevet forsømt siden 1930-erne. Signalsystemet bygger tilmed på en grundstamme fra 1920-erne.

Ved trafikforliget i 2009 og igen i dette udspil er der primært tale om reinvestering og genopretning ift. jernbanerne. Det gælder også mere elektrificering, idet elektrisk drift gennem mange årtier har været normen i de lande vi ellers gerne vil sammenligne os med.   
  
Vi kan måske med tiden nærme os en situation med en moderne jernbane, men regeringens udspil er ikke grønt i den forstand at det fremmer den kollektive trafik, endsige flytter mobilitet fra privatbilisme til kollektiv el-baseret transport – det reparerer og genopretter blot det, som løbende skulle have været vedligeholdt. For andre dele af den kollektive trafik er der i trafikudspillet kun tale om småting som nogle BRT-strækninger i Hovedstadsområdet (BRT = Bus Rapid Transit).

Dermed opgiver Regeringen reelt en enestående mulighed for gennem omlægning fra privatbilisme til bl.a. kollektiv trafik i form af fleksibel og højfrekvent el bus- og tog drift at gå efter målet om en 70% reduktion af CO2. Der er grønne elementer i regeringens plan, men samlet set vil den med sikkerhed skabe mere trafik - mange flere biler på vejene, mere støj, luftforurening og trængsel. Mere CO2 og ødelagt biodiversitet. Det er katastrofalt i lyset af de massive klima-og miljøudfordringer, vi står over for.

**HAVES: LOBBYISME OG BUREAUKRATISK ENEVÆLDE – SØGES: DEMOKRATI**

Transport er en sektor, hvor få har gennemslagskraft til at gennemføre de relevante handlinger, mens de økonomiske interesser er både mange, stærke og velorganiserede og ofte fungerer under radaren for demokratisk debat og indflydelse.

Transportbeslutninger er typisk præget af mangel på demokrati. Det er svært for borgere at få viden, blive inddraget og hørt og der er masser af bureaukrati. De emner der behandles, diskuteres ofte på en meget ’teknisk’ måde, hvilket kræver en viden som gør det svært for almindelige borgere at komme til orde.

I øjeblikket er man således ved at forberede anlægslove ifm. LYNETTEHOLMEN, den planlagte store kunstige ø ved København som skal være basis for 35.000 flere borgere, ligeså mange arbejdspladser, mange flere biler, massive mængder af jordtransport og mere trafik. Det foregår i il-tempo, med korte deadlines for høringssvar, så kun få har en chance for at følge med.

Transportudvalget på Christiansborg skriver således dateret 28. april 2021: L220, Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, tidsplan: 17. maj, frist for spørgsmål, 20. maj frist for svar, 21. maj frist for ændringsforslag, 25. maj politisk drøftelse og betænkning. Prøv lige at følge med der som borger.

Det samme gælder for alle anlægslove rundt i landet, ligesom det gælder VVM-undersøgelser o.m.a. – indflydelse er svær.   
Det er helt afgørende at skabe bedre beslutningsprocesser, øge gennemsigtighed, borgerinddragelsen og demokratiet ifm. dansk infrastruktur. Det er et lovområde, hvor der i realiteten ingen lovgivning er, og de fleste borgere kender ikke til beslutningsprocesserne, så de kan øve indflydelse.

**SAMFUNDSØKONOMISKE BEREGNINGSMODELLER MED INDBYGGET RESULTAT: MERE BILISME og FLERE MOTORVEJE**

I de beregningsmodeller, vi anvender tæller sparet tid som et velfærdsgode. Hvis der fx anlægges en stor motorvej, så du kan komme lidt hurtigere til grænsehandelsbutikker, storcentre, e.l. så tæller hvert sparet minut som en samfundsmæssig gevinst der prissættes, enten med ”sparet køretid” på 93 kr. i timen eller ”forsinkelsestid” på 140 kr. i timen. Taksten for ”forsinkelsestid” bruges, når man ikke kan køre med højest tilladte hastighed (!) og fritidsture tæller med samme takst som pendling til og fra arbejde.

Dette begreb ”VELFÆRDSTAB” indgår i de samfundsøkonomiske beregningsmodeller; det betyder at man prissætter dét, som borgeren hhv. samfundet mister ved ikke at kunne køre til alle destinationer, overalt, i bil, i topfart! Det er ’luftpenge’ og virkelig godt regnet ud.

Det betyder at en motorvej ALTID vil kunne betale sig. Også selvom kørslen belaster både klima og miljø eller fx som grænsehandel belaster lokalsamfundets økonomi. Finansministeriets økonomiske regnemodeller skal derfor tilpasses, så de ikke systematisk favoriserer bil-projekter og så de også vægter CO2-besparelser og bæredygtige tiltag. Eller også må regnemodellerne skrottes, og helt nye etableres.  
  
  
Tilsvarende gælder for VVM undersøgelser. VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet, et navn der signalerer, at der tages hensyn til miljø og klima. Det er desværre mere undtagelse end norm. Det er kommuner, regioner og Vejdirektoratet (staten) - dvs. de instanser som er sat i verden for at bygge veje - der selv skal foretage miljøvurderinger af deres egen projekter. Og det bliver derefter.

Men det krænker selvsagt borgernes retssikkerhed, når Vejdirektoratet selv udarbejder (eller rekvirerer udarbejdelse ved et privat firma) de VVM’er, der anvendes som beslutningsgrundlag. I stedet bør der laves uvildige miljøvurderinger, som også omfatter sundheds- (ift. fx støj og stress), natur-, miljø- og klimapåvirkning.

Investeringer i de store veje er statslige penge brugt ude i regionerne. Gad vide hvordan lokalpolitikerne ville reagere, hvis de fik valget om at bruge pengene til veje til noget helt andet og mere relevant?

**BORGERINDDRAGELSEN VED FX ANLÆG AF MOTORVEJE ER TYPISK UNDER AL KRITIK**  
  
Det er ofte en ren skinproces, beretter erfarne mennesker. Der er ingen reel borgerinddragelse, ingen klageadgange og det er ikke muligt at forhindre et projekt, heller ikke, når ingen borgere overhovedet ønsker projektet. Motorveje kan gennemtrumfes - og bliver ofte gennemtrumfet - uanset borgernes indsigelser og udelukkende med øre for lokalpolitikere eller landspolitikeres præferencer. Borgernes retsstilling bør derfor forbedres generelt med inddragelse og med klageadgange.

Hvis transporten skal tage hensyn til klima og miljø vil det kræve, at vi ændrer mange af de beregningsmodeller og analyseredskaber, der ligger til grund for de store infrastrukturbeslutninger. For de i dag skruet sammen med det primære formål at understøtte privatbilisme og veje som det naturlige valg.

Derfor skal vi finde ud af at få klima og miljø med ind i fx VVM redegørelser. Sikre at klimapåvirkning medtages i de samfundsøkonomiske beregningsmodeller, så også anlægsudgifternes klimapåvirkning og CO2 udledninger inddrages. Vi skal skabe kendskab til beslutningsprocesserne frem mod en anlægslov og kende mulighederne for borgerindflydelse.

Der skal gennemføres en samfundsøkonomisk beregning for cyklismeindsatsen. Nye beregninger viser at cyklisme er en stor overskudsforretning for samfundet – 10 kr. pr. km (COWI for Trafik-og Boligministeriet). Og CO2-prisen i modellerne skal sættes op til de CO2-priser, som Klimarådet anvender. Og begrænsninger på kørsel i privatbiler skal IKKE beregnes som ”velfærdstab” i modellerne.

**KLAR TALE**

Med målsætningen om 70% CO2 reduktion er der i disse år er der blevet stor brug for sproglig opfindsomhed for at leve op til klimamålsætningen. Asfalt bliver til ’grøn asfalt’, nyskabelser som ’klimavej’ og ’grøn vækstmotovej’ dukker op. Gigantiske vejprojekter som Hærvejsmotorvejen, er blevet omdøbt til ”grøn vækstmotorvej”, men er fortsat både overflødig og ødelæggende på alle parametre. Ingeniøren skrev den 30. januar 2020 om Hærvejsmotorvejen: ”Flere naturperler bliver de store tabere, hvis en ny midtjysk motorvej bliver til virkelighed, viser en netop offentliggjort VVM-undersøgelse.”   
  
  
Det vil være befriende, hvis vi kan kalde tingene ved deres rette navn, så vi undgår at narre hinanden og de kommende generationer. Klimaet og biodiversiteten er for vigtige til at blive genstand for ”Greenwashing” og spin.

Og det vil være befriende hvis vi kan starte en åben debat, hvor menigmand kan få indflydelse, så vi kan se vores børn i øjnene, når nu klimaforandringerne er taget til og de en gang i fremtiden spørger, hvad vi dog forestillede os med at bygge flere motorveje, Kattegatforbindelser, Limfjordsforbindelser, Lynetteholm projekter og alle de mange andre projekter, som man skulle tro hørte en svunden tid til, tiden før Parisaftalen, før IPCC og IPBES alarmerende rapporter.

Du kan læse webinarets program her <https://www.facebook.com/events/784685778847562/>   
og tilmelde dig webinaret ved at maile til [webinar@detfaellesbedste.dk](mailto:webinar@detfaellesbedste.dk) mærket ”webinar”.

*Med venlig hilsen,*

*Niels Aagaard, Det Fælles Bedste*HOVEDARRANGØR: Landsforeningen Det Fælles Bedste

MEDARRANGØRER:

Rådet for Bæredygtig Trafik,

NOAH-Trafik,

Borgerbevægelsen.dk,

Vedvarende Energi,

Midtbyens Fællesråd Aarhus,

Danmarks Naturfredningsforening Aarhus,

Cyklistforbundet.

Foto: Fremtidens bilveje er kaos og klimaødelæggelse

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | | |  | | |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

