

# Transport- og klimapolitiske bidrag til regeringsforhandlingerne

## Overvejelser på transportområdet til regeringsforhandlingerne fra 5 klima-og transportorganisationer, 11/11 2022.

Folketingsvalget er slut og undertegnede organisationer oplever at transportområdet står tilbage uden en solid grøn retning og målsætninger, der i overbevisende grad bringer sektoren i mål for klimaet. I de sidste måneder har bl.a. økonomi og verdenssituationen gjort at opbakningen bag flere transportaftaler er knap så sikker. Det er ikke mindst fremgået i valgkampen. Derfor disse forslag,

### Infrastrukturaftalen på pause

Infrastrukturaftalen fra sommeren 2021 bør revideres, også fordi flere partier har sat spørgsmålstegn ved dele af den. Store motorvejsinvesteringer i beton, stål og med sigte i mere afhængighed af biler er knap så spiselige nu med en klima- og energikrise og behov for afdæmpning af noget af det offentlige forbrug. Vi vil opfordre til at I prøver at få indskrevet i regeringsaftalen at infrastrukturaftalen sættes på pause mht motorveje.

Der bør endvidere udarbejdes en grøn mobilitetsplan, der sikrer at både transporten og nyanlæg af infrastruktur bidrager til klimamålene i 2025, 2030 såvel som de mere langsigtede. I forbindelse med denne opgave bør nedsættes et uafhængigt Råd (måske af blivende karakter a la Klimarådet) af fagfolk, der rådgiver det nye Folketing. Planen skal ikke kun tage klimamæssige hensyn, men også hensyn til støj, møg, byudvikling, natur- og biodiversitet samt folkesundhed i forbindelse med transporten indenlandsk og udenlandsk.

Først med en grøn mobilitetsplan kan infrastrukturaftalen revurderes.

Man kan hente inspiration til en grøn mobilitetsplan hos IDA. Se [anbefalinger og opsamling](#).

### Stop for ny-salg af biler og varevogne, der kører på fossil energi, allerede i 2025.

Det bør selvfølgelig også gælde for salg af hybrid og plug-in hybridbiler. Der er tilgængelige alternativer til fossile køretøjer, som skal bruges. Biler kører i mindst 10 år, så det er på høje tid, at salg af fossile køretøjer får en snarlig slutdato.

## **Passagerafgift på flyrejser med inspiration fra Tyskland**

De 13 kroner den tidligere regering foreslog som flyafgift vil have minimal betydning for klimaet (se [Klimarådets mening](#) herom). Meningen med afgiften er først og fremmest at reducere lysten til at øge flyvningen, alt mens mere smarte brændstof- og CO<sub>2</sub>e afgifter forhandles på plads i EU. Den tyske model for passagerafgifter virker hensigtsmæssig og kan indføres i Danmark fx i 2024. Midler fra passagerafgift skal ikke 1 til 1 tilbage til flysektoren; men bør bruges til væsentlige klimamål som bidrag til den manglende klimafinansiering, som industrilandene har lovet udviklingslandene med Parisaftalen. En mindre del kan gå til alternativer til flyvning, som beskrevet nedenfor.

En politisk aftale om udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup (december 2021) byggede på at luftfarten ville få en samlet handlingsplan. Udspillet om 13 kroner kan næppe betegnes som en plan, der omfatter hele luftfartssektoren og dens klimakonsekvenser. Aftalen om Københavns Lufthavn bør gøres betinget af reelle planer for væsentlige reduktion af luftfartens samlede klimabelastning med enten en væsentlig flyafgift eller omstilling til emissionsfri fly.

## **Støtte alternativer til flyvning**

Rejsende til Europa, der vil undlade at flyve, skal kunne vælge miljø- og klimavenlige alternativer, som gode internationale togforbindelser. Det kræver dansk økonomisk støtte til etablering af direkte langdistanceruter, typisk som nattog sammen med andre lande. Oplagte destinationer er Amsterdam, Bruxelles, Zurich, Berlin og Oslo med mulighed for at bruge toget til mellemstationer i Tyskland og Sverige. Man bør herunder støtte etablering af en materiel-pulje af vogne til den ny trafik, ligesom det sker ved den indenlandske togtrafik.

## **Cyklisme har et kæmpe uudnyttet potentiale**

Der har vanen tro været positive udtalelser om cyklismen, men cyklen har stadig ikke fået den plads i transport- og klimapolitikken, den fortjener. Der savnes mange ting, men også midler til mere og bedre cykelinfrastruktur.

## **En pause for anlæg af Lynetteholmen**

Der skal bruges meget mere tid til at undersøge klima- og miljøkonsekvenser ved etableringen af Lynetteholmen, herunder etablering af kystsikring, Østlig Ringvej og metro M5Øst og de byplanspolitiske konsekvenser af hele projektet. To års pause vil give tid til at undersøge konsekvenserne og evt. gentænke projektet.

Ovenstående punkter skal ses i sammenhæng med en bredere klimapolitisk liste, som 92-gruppen har udarbejdet, hvor transportområdet også behandles. Her

opererer man i overskrifter og uden så meget at tage højde for de aktuelle politiske brudflader. Brudfladerne kan være nok så interessante at tage højde for i de pågående forhandlinger.

På vegne af:

[Rådet for Bæredygtig Trafik](#)

[Klimabevægelsen](#)

[NOAH-Trafik](#)

[Bevar Jordforbindelsen](#)

[Miljøorganisationen Vedvarende Energi](#)

[Kontakt:](#)

[Gunnar Boye Olesen, Miljøorganisationen Vedvarende Energi, gbo@ve.dk](#)

[Poul Kattler, Råde for Bæredygtig Trafik, poul@kattler.dk](#)