

---

# *Grøn, sund og bæredygtig mobilitet*

## *Positionspapir*



28.03.2022

Positionspapiret er udarbejde af:  
FOA, IDA, Cyklistforbundet og Rådet for Grøn Omstilling.

---

## Grøn, sund og bæredygtig mobilitet

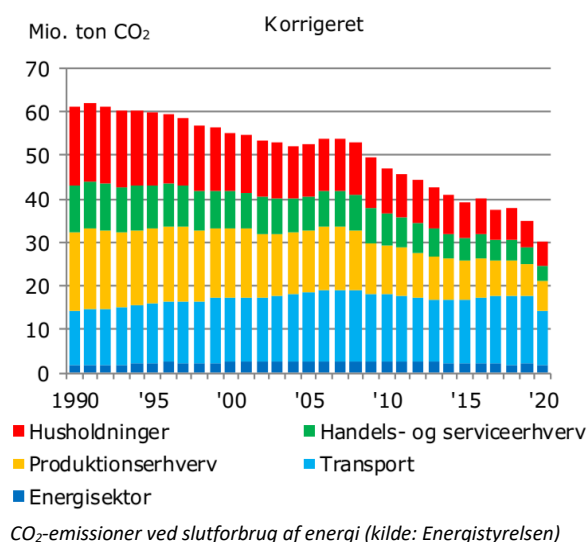
En grøn omstilling af transportsektoren er bydende nødvendig. Vi har i øget grad brug for, at transportere os i delebiler, busser, tog og på (el-)cykel. Transporten holder så at sige klimamæssigt i nødsporet, og den største udleder er persontransporten, hvor bilkørsel udgør 78% af det samlede energiforbrug. Hvis man ser på transportens andel af slutforbruget af energi, tegnede den sig i 2020 for 40,8 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i Danmark<sup>1,2</sup>.

Uden politiske initiativer forventes transportsektorens netto-udledning af CO<sub>2</sub> i 2030 at ligge på niveau med 1990.<sup>3</sup> Alligevel vedtog et samlet Folketing i juni 2021 en traditionel infrastrukturplan med mange kilometer ny motorvej, en smule kollektiv trafik og minimalt der var med (el)cykelfremme. Hvor Danmark har brug for en sammenhængende, fremsynet og klimavenlig plan, der styrker danskernes mobilitet, fik vi en plan, som ensidigt og isoleret fokuserer på transportformerne hver for sig. Broen til fremtiden opfordrer derfor til, at Folketinget genåbner infrastrukturforliget fra juni 2021, og beslutter en reel grøn mobilitetsplan.

Den førte transportpolitik er ikke kun et klimamæssigt problem. Samfundets sammenhængskraft forudsætter god mobilitet for den enkelte. God mobilitet er grundlaget for sociale fællesskaber, adgangen til beskæftigelse og muligheden for at få hverdagen til at hænge sammen med daginstitutioner, skoler, job, indkøb, kulturoplevelser, fritidsaktiviteter, sport og alle øvrige dele af livet. Det gælder uanset om man bor i byen eller på landet.

På tværs af fagbevægelse og grønne NGO'er vil vi i Broen til fremtiden arbejde for en grøn, bæredygtig og sammenhængende mobilitet og transport i Danmark. Ud over at være klimaneutral, skal den minimere den stadigt voksende trængsel, styrke folkesundheden, trivslen og den sociale lighed samt bidrage til en hensigtsmæssig arealanvendelse.

I dette positionspapir introducerer vi fire principper inklusiv tilhørende virkemidler i forhold til klima, arealanvendelse, sundhed/miljø samt sammenhængskraft, som er afgørende at arbejde med for at sikre reel grøn, sund og bæredygtig transport og mobilitet i Danmark.



<sup>1</sup> [F:\SYS\Statistik\Publiceringer\2020\Energistatistik 2020\\_pdf\Dansk\Final version\Forside\\_2020 \(ens.dk\)](F:\SYS\Statistik\Publiceringer\2020\Energistatistik 2020_pdf\Dansk\Final version\Forside_2020 (ens.dk))

<sup>2</sup> Faldet mellem 2019 og 2020 er grundet fald i aktivitet pga. covid-19

<sup>3</sup> Regeringens klimaprogram, sep. 2021

---

## Transport og klima

*Princip 1: I 2040 skal al transport kunne ske til fods, på cykel eller være el-båren.*

Det betyder, at vi fra i dag af skal facilitere grøn og aktiv transport (forgængere og cyklister); sikre, at fossile og energikrævende transportformer som f. eks. bil, busser, varebiler, lastbiler og tog elektrificeret; og at fly og skibe drives på batterier og elektrofuels. I planlægningen skal der skabes det bedst mulige grundlag for, at borgerne kan leve deres liv uden at være afhængig af egen bil, samt grundlag for at borgere, der har bil, har adgang til opladning uanset, om de bor i villa eller etageejendom.

Delmål: 65 % reduktion i CO<sub>2</sub>-udledninger fra transportsektoren i 2030.

### Virkemidler:

- Fordele investeringer, så de afspejler en skarp prioritering af princippet om, at al transport i 2040 sker til fods, på cykel eller er el-båren. Investeringer skal dermed fremme brugen af transportmidler med lav belastning på ressourcer, plads og CO<sub>2</sub>-budgettet.
- Indføre roadpricing senest i 2030 (fordelt på diesel, benzin og el) og differentierede afgifter i forhold til byland og tidspunkter.
- Etablere zero-emission zoner som minimum i store byer som f.eks. København, Frederiksberg, Aalborg, Århus, Odense, Esbjerg, men også gerne i mindre byer.
- Udbygge opladningsinfrastruktur til alt el-baseret kørsel, det vil sige både til cykler, knallerter, personbiler, varebiler og lastbiler på el.
- Investere i tog, der binder landsdelene sammen.
- Understøtte udvikling og implementering af færger på batterier og hurtigfærger på electrofuels.
- Understøtte udvikling af og implementering af fly på el og på længere afstande electrofuels.
- Indføre afgifter på flyvning differentieret efter turens længde.
- Lade de halvårslige afgifter for fossile køretøjer stige yderligere fra 2025.
- Udfase små fossile køretøjer (knallerter etc.) hurtigst muligt f. eks. via miljøzoner.
- Kun opføre nybyggeri, hvor der til nærmeste station og bymidte er tidssvarende cykelinfrastruktur, der lever op til gældende standarder (last mile-princippet).



## Transport og arealanvendelse

*Princip 2: Vi skal give mest plads til de transportformer, der forholdsmæssigt fylder mindst og øger fremkommeligheden mest.*

Det betyder, at byerne skal skabe områder, hvor gående og cykler har forrang. I bymidten i de større byer skal der gives mere plads til f. eks. gående, busser og cykler og mindre plads til privatbiler. Vi skal skabe mere plads på selve vejene; og vi skal bruge mindre plads på parkeringsarealer til de transportformer, der fylder mest og mere til dem, der fylder mindre. Det vil øge fremkommeligheden især i byområder.

---

---

At trængslen på vejene står til at stige markant, er slået fast igen og igen. F.eks. risikerer bilister og andre firehjulede trafikanter i storbyernes centrum og på byernes indfaldsveje at forspilde dobbelt så lang tid på trængsel i 2030, end det var tilfældet i 2015<sup>4</sup>.

Løsningen er ikke bredere og flere veje, idet vi har brug for arealet til natur og andre transportformer. Løsningen er i stedet incitamentet som får færre til at altid vælge bilen og som spreder brugen af bilen over hele dagen. Roadpricing kan også understøtte, at vores veje bliver mere fremkommelige.

Heldigvis er det heller ikke urealistisk at få flere til at vælge cyklen frem for bilen i hverdagen. Godt en tredjedel af bilturene er under 5 km, over halvdelen af bilturene er 10 km eller kortere<sup>5</sup>, og 52,5% af alle pendlerture for beskæftigede i Danmark er 10 km eller derunder<sup>6</sup>. Det er en afstand, hvor (el-)cykler er meget velegnede.



#### *Virkemidler:*

- Fremme af deletransportmidler og samkørsel.
- Indføre differentieret roadpricing også for at mindske trængsel i bl.a. byerne.
- Stoppe med at øge vejnettets samlede areal for derigennem at sikre plads til natur og biodiversitet.
- Skabe bedre muligheder for kombinationsrejser, hvor der på samme rejse fra A til B nemt og enkelt kan skiftes mellem f. eks. cykel og offentlig transport - f. eks. ved at gøre det muligt/nemmere at medtage cykel på bus og tog og anlægge en tilstrækkelig og tryk cykelparkering ved trafikknudepunkter.
- Friholde infrastruktur til bløde trafikanter (cyklister og fodgængere) fra det kommunale anlægsloft.

## **Transport og sundhed/miljø**

*Princip 3: Vi skal sikre, at en betydelig del af persontransporten er aktiv og miljøvenlig transport, hvor kroppen bruges, og hvor miljøet belastes mindst muligt.*

Det betyder, at det skal være både nemmere, hurtigere og sikrere at gå og cykle, og at biler, busser og tog kører på el.

Vi danskere lever et liv præget af livsstilssygdomme forårsaget af stillesiddende liv og inaktivitet. Årligt møder 6.000 danskere en for tidlig død på grund af inaktivitet<sup>7</sup>. Inaktivitet er en dræber, der kun overgås af rygning som risikofaktor for en for tidlig død. Cyklen er et aktivt transportmiddel, der giver motion og dermed fremmer folkesundheden til gavn for både den enkelte cyklist og for samfundet. Sundhedseffekten for samfundet i form af forlænget levetid og forbedret helbred udgør 8,20 kr. for hver kilometer, der bliver kørt på cykel i stedet for i bil<sup>8</sup>. Det er derfor og af flere årsager problematisk og bekymrende, at cyklister er

---

<sup>4</sup> Den daværende regerings ekspertgruppe 'Mobilitet for fremtiden', 2018

<sup>5</sup> DTU / Transportvaneundersøgelsen, 2013 – faktaark om biltransport i Danmark

<sup>6</sup> Danmarks Statistik/ AFSTB3, 2019

<sup>7</sup> Sundhedsstyrelsens rapport 'Sygdomsbyrden i Danmark - risikofaktorer', 2016

<sup>8</sup> Transportøkonomiske enhedspriser for cykling. Udarbejdet af COWI for Transportministeriet, september 2020 - <https://www.trm.dk/media/bu0jarmm/dokumentationsnotat-version-6-endelig.pdf>

---

---

den eneste trafikantgruppe med flere tilskadekomne og dræbte i 2019 end i 2009<sup>9</sup>. Derfor er cykel og gangstier vigtige både i byerne og langs landeveje.

Ligeledes møder ca. 4000 danskere hvert år en for tidlig død på grund af udendørs luftforurening. Noget luftforurening kommer fra udlandet, men alene luftforurening fra transport dræber hvert år 4-500 mennesker, og udgør særligt et problem i de større byer, hvor der er mange mennesker.<sup>10</sup> <sup>11</sup> Når biler, busser og tog kører på el, reducerer det partikelforureningen fra transportsektoren.

#### **Virkemidler:**

- Prioritere investeringer i cykel og gå-infrastruktur, både nationalt, regionalt og lokalt - herunder bredere cykelstier og separerede vejbaner i forhold til hastighed.
- Etablere flere miljøzoner - mindre/ingen partikelforurening.
- Øge trafikikkerheden for bløde trafikanter, og planlægge de større byer med deres mange gående og cyklende, så der sker nul trafikdrab.
- Sætte bilers hastighed ned til 30 eller 40 km/t i byområder med mange bløde trafikanter.
- Fremme delebiler og samkørsel blandt andet gennem dedikerede pladser i byerne.
- Indføre differentieret roadpricing senest i 2030 også for at skabe incitament til f.eks. at cykle.

## **Transport og sammenhængskraft**

*Princip 4: Vi skal sikre god, tilgængelig og grøn mobilitet, fordi det øger sammenhængskraften lokalt, regionalt, nationalt og på tværs af by og land - også for borgerne uden bil.*

Det betyder, at man skal have gode muligheder for mobilitet uanset, hvor man bor; at bilen ikke skal have forrang i transportinvesteringer; men indgå i at udvikle de bedste samlede mobilitetsløsninger i hverdagen, og at billetpriser til f.eks. kollektiv trafik skal holdes på et niveau, der sikrer reel mobilitet til alle og ikke øger uligheden i samfundet.



Let tilgængelig og sammenhængende mobilitet er grundlaget for at indgå i fællesskaber, for adgangen til beskæftigelse og for muligheden for at få hverdagen til at hænge sammen i forhold til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, fritids- og familielivet. En million familier er uden bil<sup>12</sup>. Uden god mobilitet for alle bliver vi et ekskluderende samfund. Danmark er desuden karakteriseret ved at bestå af mange øer og mindre lokalsamfund, hvilket giver en særlig udfordring i forhold til at skabe sammenhængende grøn mobilitet, hvor transport over de længere afstande skal være elbåret.

#### **Virkemidler:**

- Fordele investeringer, så de afspejler en skarp prioritering af, at al transport i 2040 sker til fods, på cykel eller er el-båret.
- Prioritere midler til investeringer i og drift af kollektiv transport højere.

---

<sup>9</sup> Vejdirektoratet 2019

<sup>10</sup> [https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater\\_2019/Notat\\_luftkvalite\\_helbredseffekter\\_2018\\_210819.pdf](https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Notat_luftkvalite_helbredseffekter_2018_210819.pdf)

<sup>11</sup> [https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater\\_2019/Notat\\_luftkvalite\\_helbredseffekter\\_2018\\_210819.pdf](https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Notat_luftkvalite_helbredseffekter_2018_210819.pdf)

<sup>12</sup> Danmarks Statistik – Bil 82

---

- 
- Prisfastsætte den kollektive transport igennem revision af takstsystemet, så den bliver et attraktivt tilvalg.
  - Skabe en kultur for at transportere sig grønt, sundt og bæredygtigt.
  - Anlægge sammenhængende cykelinfrastruktur - herunder nye cykelstier ud og ind af trængselsramte byer, nye cykelstier langs statsvejene, udbygning af (super)cykelstier på tværs af kommuner og mellem kommuner samt nem og sikker cykelparkering ved trafikknudepunkter og andre relevante steder.
  - Sikre at byudviklingsprojekter planlægges således, at det ikke er nødvendigt at anskaffe sig bil for at kunne bo i området.
  - Tilbyde og udbygge flextrafik on demand og tilsvarende i landkommuner.

[www.broentilfremtiden.dk](http://www.broentilfremtiden.dk)

---