

## Klima-transportplan

af Keld Simonsen, transportøkonom, cand. polit.

Hermed en klimatransportplan, for at få DK på vej mod 70 % CO<sub>2</sub>-e reduktion i 2030 siden 1990.

Det er svært da den førte politik fra forskellige regeringer har modarbejdet målet.

Fx har bilsalget gået væsentligt op under tidligere regeringer.

Bilen er den største klimasynder, og elbilen ændrer ikke væsentligt på dette.

Fly er også en stor synder, men fylder ikke så meget i billedet som bilen.

Rimeligt gode transportmidler er tog og cykel.

Fly er steget væsentligt siden 1990, men faldet meget under corona-krisen.

Mange statslige politikere vil holde flytrafik kunstigt oppe.

## Situationen under pres

Et nyt elbilforlig fra 2020 sætter situationen under yderligere pres, idet man regner med 775.000 - 1 mill yderligere el- og hybridbiler mod 2030, men ikke stopper for salg af fossilbiler, som har været anslået til 700.000 i perioden 2020-2030. Det er ellers ret let at nærmest stoppe salget, man kan bare sætte afgifterne kraftigt i vejret. Hybridbilerne tæller med som grønne biler, selvom CO<sub>2</sub>-udledningen er meget lig med fossilbilernes.

I regeringens aftale om elbiler står intet om fordelingen mellem el- og hybridbiler, men elbilsalliancen har tal hvor ca 60 % er hybridbiler så lidt over halvdelen kunne man tilskrive hybridbiler. Så ud af de 775.000 nye el- og hybridbiler er 400.000 nok hybridbiler, der tæller det samme som fossilbilerne, og elbilerne tæller halvt, dvs ialt svarende til 1,3 mio nye fossilbiler,

Det undrer mig at man på den baggrund taler om CO<sub>2</sub> gevinst,

## Total omlægning

Total omlægning til tog hvis klimamål skal nås med det sorte elbilforlig.

Flere og hurtigere tog, baseret på nutidens teknologi, som i Kina, Japan, Frankrig, Spanien, Italien.

	personbiler mio	udledning af CO <sub>2</sub> index
1990	1,0	100
2020	2,6	140
2030	4,0	280

Nogen tal - CO<sub>2</sub> g pr personkm iflg. EEA.

fly	285
fossilbil inkl. hybrid	150
elbil	75
tog	14

Dvs. ca. en faktor 10 mellem bil og tog, en faktor 5 mellem elbil og tog.

Skal man lave det samme antal personkm i tog og bil kan man gøre ca 10 gange så meget i tog.

For afstande over ca 15 km kører ca 10 % i koll. trafik og 90 % i bil,

skal der spares 70 % ifht. 1990, skal man op i ca en reduktion fra 280 til 30 svarende til en 90 % reduktion.

Flere passagerer ca. 3 % flere per 1 pct hastighedsforøgelse, eller 30 % - kan man det?

Joh måske. Ialt 9 gange så mange passagerer. det er mange.

I det mindste bare for dagens situation skal vi fra index 140 ned til 30 - det er ca en faktor 4,5, og det kan kun lade sig gøre med at gå til tog, ca 4,5 gange så mange togpassagerer.

Man kan ikke gøre det ved at skifte til elbiler.

Det er også meget, men kan lade sig gøre. hvis man kommer op på 115 km/t i snit i lokal-trafikken og 170 i intercity og mere i lyn.

## **Valg af teknologi**

Teknologien skal altså reducere CO2-e forbruget samtidigt med at det opfylder samfundets behov på tilfredsstillende måde. Samfundets indretning kan ændres så transportbehovet nedsættes, bl.a. ved hjemmearbejde, bedre lokation bolig-arbejde og bolig-indkøb mm.

Hverdagen skal kunne hænge sammen, så man kan nå det hele og betale det, og helst skal det blive bedre. så det er væsentligt at skitsere løsninger som folk vil bruge,

DTU's transportvaneundersøgelse TU giver et godt billede af behov i forskellige sammenhænge, og hvordan det dækkes, Vi kan nok ikke begrænse bilsalget, men vi må forhindre folk i at bruge bilerne ved at give dem bedre alternativer. Særlig kollektiv transport gerne i forbindelse med cykel er ganske konkurrencedygtigt bl.a. tidsmæssigt, og noget folk gerne vil bruge.

Cykel vil mange gerne bruge, stort i Kbh trods manglende støtte fra kommunen, som hellere vil bruge milliarderne på metro, som bilisterne ikke bruger.

Cykel-stationsafstand 5 km giver hurtig transport med konventionel regionstog-teknologi IC3 osv, se Roskilde-Kbh. ca 90-100 km/t, hvilket bilerne ikke kan klare i byerne.

Nyindkøbte Vectron-lokomotiver kan køre 200 km/t og ca 115 km/t i snit ved 5 km afstand.

Cykel som last mile giver individuel fleksibilitet, kan også gøres med bus og gang.

Intercitytog mellem større byer med 15-30 km afstand giver 170-200 km/t, hurtigere end sjællandske motorveje.

Lyntog 300+ km/t med 150 km afstand kan konkurrere med fly, fx Kbh-Aalborg på under 2 timer city til city.

Bilerne er forældet teknologi som aldrig kommer over 130 km på motorvej og 50 km i byerne, hvorimod togteknologi udvikler sig stadig.

Så hastighedsopgradér banerne til almindelig standard a la Togfonden, gerne lidt mere fx 300-350 km/t for stambanerne og op mod 200-250 for resten. Det kan gøres ret hurtigt.

## **Fly**

Corona har lukket mange rejsemål, og reduceret rejser med måske 90 %.

Dette skal fastholdes. det er formålsløst at holde hånden under flyselskaberne.

De må i ro og orden få neddroset deres aktivitetsniveau til et naturligt leje, idet der nok er basis for et vist niveau, fx oversøisk. Det nære niveau må kunne klares med hurtigtog og nattog.

Forretningsrejser må i vidt omfang kunne klares elektronisk. ellers beskat det tungt.