



---

## Opstilling til KOS bestyrelse

---

john gade <gade.john@gmail.com>

5. juni 2019 kl. 21.09

Efter lidt overvejelse vil jeg gerne stille op til bestyrelsen.

Oplæg: Jeg er næsten 65, overlæge i mave-tarm kirurgi, gift med Anne-Mette og har 4 børn fra tidligere ægteskab. Med det korte varsel kan mine synspunkter kun stilles op i overskrifter, dog vedhæftes det trafikpolitiske forslag.

Interessefelter:

1) Miljø-politik i almindelighed og trafikpolitik i særdeleshed. Har mange helt konkrete forslag, og ikke kun hensigtserklæringer. Har skrevet et samlet trafikpolitisk oplæg, som er sendt til flere folketingsmedlemmer og -kandidater.

Jeg går ind for højhastighedstog i Danmark, København-Aalborg, og plads til cykler i togene. Jeg går *ikke* ind for road-pricing, men for en daglig startafgift på biler på mellem 30 og 50 kr. Modificeres efter bilens CO2-udledning, og evt også om man bor på landet. Målet er 800.000 færre biler i 2035, i stedet for prognosernes 800.000 flere. Forslaget om befordringsfradrag for cykler er faktisk min idé, for mange år siden sendt både til SF og Cyklistforbundet. Forslag om cyklisternes hængende højsti med indlagt rygvind. Målsætning: at 70-85 % af alle ture under 10 km skal foregå på cykel. Forslag til omlægning af S-togs skinne-nettet i København, så metro-drift hver 2.-3. minut bliver mulig.

2) Skattepolitik og økonomi. Går ind for højere skat på forbrug og lavere, helst ingen, skat på arbejde. Høj og progressiv CO2-skat, inklusive CO2-udledning fra fly, med stort bundfradrag, der tilgodeser dårligt økonomisk stillede. Høj og progressiv skat på fast ejendom.

3) International politik. Har skrevet supplerende forslag til Rasmus Nordqvists kampagne. Dem hæfter jeg også lige ved, ellers bliver det alligevel for langt.

Bedste hilsner

John Gade

## FORSLAG TIL SAMLEDE TRAFIK-POLITISKE TILTAG FOR ALTERNATIVET.

Lad mig først gøre nogle generelle betragtninger over den trafik-politiske situation i Danmark. Nogle af disse betragtninger vil være velkendte og indgå i debatten allerede, mens andre har en mere ukendt eller underprioriteret vinkel. Fra helikopter perspektivet påvirker trafik-politikken 4 større samfundsområder udover trafikken i sig selv. Flere af de områder hænger i øvrigt sammen og påvirker gensidigt hinanden.

**Økonomisk** påvirkes både betalingsbalancen, statsfinanserne og den generelle samfunds- økonomi. Betalingsbalancen pga import af biler, men i høj grad også pga forbruget af fossile brændsler. Det sidste er specielt, for mens Danmark i dag er netto-eksportør af olie, vil landet i 2030 med stor sandsynlighed være netto-importør, og vi vil havne i en situation, som ligner den i starten af 1970'erne, hvor stigende underskud hæmmede den økonomiske handlefrihed. Allerede nu ville en reduktion af forbruget af fossile brændsler give et større overskud på betalingsbalancen med mulighed for at spare op, og dermed skabe større råderum for fremtiden (det kunne fx være i form af anlæggelse af en højhastighedsbane, mere herom senere). Jeg ser lige her og nu bort fra, at skidtet allerhelst burde blive i undergrunden. Statsfinanserne er stærkt afhængige af indtægter fra både registreringsafgifter og skat på benzin, og alternativet til biler er bekosteligt, hvis det handler om større anlæg med kollektiv transport. I øvrigt har staten også store indtægter fra Nordsø-olien, som vil ophøre om 10-15 år. Her gælder det om *rettidig omhu* og ikke den *utidige slendrian*, som regeringen har gang i. Samfundsøkonomien er også påvirket af, hvilken transportform man vælger. Det er velkendt, at der tabes mange milliarder årligt i bilkøer, og det er også velkendt, men desværre langt mindre omtalt, at der for samfundet er en betydelig gevinst for hver km der lægges om fra bil-transport til cykeltransport (tallet skifter, men fra 2,50 kr. og op til 7,00 kr. pr. personkilometer).

**Sundhedsmæssigt** ser vi en epidemi i livsstils sygdomme, fedme, sukkersyge, forhøjet blodtryk og cancer, som blandt andet hidrører fra, at vi rører os for lidt. Omlægning fra bil- til cykeltransport vil reducere det problem, og gevinsten skitseret ovenfor stammer bl.a. herfra. Men der vil være andre, betydelige sundhedsmæssige sidegevinster i form af renere luft (f.eks. færre astmatikere, færre indlæggelser på sygehus pga forurening). Der vil også være færre sygedage blandt de, som cykler (hvem sagde øget arbejdsudbud??). Gevinsten er selvfølgelig en samlet samfundsmæssig gevinst, men en del af den vil være en besparelse for staten, jf. ovenstående effekter. Helt paradoksalt har det senest i Jyllandsposten være fremme, hvor meget sygefravær, der spares, hvis vi cykler 10 % længere end i dag - og helt utroligt - kom argumentet ikke fra en lille, frelst NGO, nej, det kom af alle steder fra Dansk Industri.

**Miljømæssigt** er bil-transport en af de største forhindringer for både en mere ren luft og for en nedsat CO<sub>2</sub> udledning. Men jeg minder om, at også kollektiv transport er både forurenende og udleder CO<sub>2</sub>, omfanget er blot en del mindre. Her er cykeltransport (næsten) neutral.

**Erhvervsmæssigt** er verden under omformning, og en række af de produktioner, vi tidligere har haft, bliver enten forældede, eller bliver trængt i den globale konkurrence. Den seneste større fornyelse af dansk erhvervsliv er vindmølleindustrien, og den fornyelse er efterhånden mere end 30 år gammel, og i øvrigt presset (hvor engang mere end 50 % af den installerede kapacitet i verden kom fra danske møller, er det i dag væsentligt mindre, vistnok omkring 20 %). Danmark trænger således til et nyt erhvervs eventyr, og hvad kunne være mere nærliggende end trafik løsninger. Det er et område, hvor der er gigantiske problemer globalt, og det er et område, hvor vi har nogle af de bedste forudsætninger for at præsentere nye, billige og miljørigtige løsninger.

Som sagt, det meste af ovenstående er velkendt. Det, som mangler i debatten, er en sammenkædning af problemerne. Jeg synes det ville være så fedt med en trafik-debat i folketinget, der hængte f. eks. Claus Hjort-Frederiksen ud som en, der vil have Danmark tilbage på økonomisk og afhængigheds niveau, der svarer til 1970'erne. Lad mig derfor foreslå en række løsninger, der tilsvarende adresserer og sammenkæder ovenstående problemer. De baserer sig især på at øge cyklismen, og begrænse privatbilismen, det sidste dog uden at bruge tvangsforanstaltninger som Betalingsring og Roadpricing, som jeg er stærk modstander af.

1. **Cykelfradrag.** For det første synes jeg, at kørsel på arbejde på cykel skal belønnes med et fradrag. Beløbet kan diskuteres, men det bør være af en størrelsesorden, som batter noget. Problemet er naturligvis, at man anstændigvis også er nødt til at give de mennesker, som allerede i dag cykler på arbejde, dette fradrag og det vil øge omkostningerne ved forslaget. Jeg synes selv, at et direkte fradrag i skatten på ca 1 krone pr. kørt km over 2 km og op til 12 km hver vej, og et fradrag på 2 kr. pr. km over 12 og op til 20-25 km hver vej ville være passende. Forslaget skal kædes sammen med, at det kørte antal km skal kunne kontrolleres. Dvs, at en forudsætning for, at man får fradraget er, at man har en smartphone og en statsudviklet app, som sørger for, at kørsel mellem hjem og arbejdsplads registreres, og at man i øvrigt ikke får mere, end den afstand, skattevæsenet allerede beregner. Omvej er ok, men belønnes ikke :-). Der skal naturligvis ikke gives fradrag for de kilometer, hvor hastigheden er over et eller andet maksimum, det kunne f. eks. være 35 km/t, for at undgå, at folk bare sætter sig ind i bilen alligevel med smartphone og app tændt. Det bør også indrettes, så de, som tager toget en del af vejen, får fradraget for cykel-delen af turen. Forslaget har desuden den fordel, at den 'overvågning' det indebærer, kan kobles fra, man

kan slukke app'en eller slukke telefonen helt. Forslaget vil helt eller delvis tjene sig hjem igen fordi: sygeligheden mindskes, levetiden øges, der bliver færre hospitalsindlæggelser (både pga bedre helbred hos de cyklende og bedre luft til astmatikere og andre lungesygge), arbejdsudbuddet øges følgelig (tag den, Claus Kludder Frederiksen), trafik-køer mindskes, vi bedrer betalingsbalancen på grund af mindre olieforbrug, og sidst men ikke mindst mindsker vi Danmarks CO<sub>2</sub> udledning.

Faktisk har SF allerede stillet forslag om kørselsfradrag i Folketinget for flere år siden, i øvrigt på min foranledning, men det var et elendigt forslag, som blot forsøgte at give cyklister et fradrag for kørsel mellem 0 og 12 km. Og uden at det kunne kontrolleres, og uden at sætte det ind i ovenstående sammenhæng. Senest har Dansk Cyklistforbund stillet samme forslag med opbakning fra Alternativet, men desværre også med samme svaghed - at kørslen på cykel ikke kan kontrolleres. Jeg synes man skal *argumentere kraftigt for, at det tjener sig ind igen for samfundet*, helt eller delvis. Og *spidde* Claus Kludder-Frederiksen, fossil-ministeren eller hvem der nu stiller sig op, med betalingsbalancen og 70erne.

Konklusion: Jeg synes derfor, at Alternativet skal stille forslag om, at man bevilger penge dels til at udvikle en app (det må være smadder billigt, der der jo allerede gratis apps til rådighed, som kan netop det her, f. eks. Endomondo, men der er også andre), dels til et 2årigt forsøgsprojekt med f. eks. 1000 deltagere fordelt over hele landet. Man kan overveje, om det primært skal være folk, som skriver under på, at de i dag er bilister. Hvis det så bliver en succes og i øvrigt fungerer, kan man stille forslag om at lade det gælde alle og være permanent.

- 2. Startafgift på biler.** Samtidig skal man stille forslag om at ændre bilafgifterne, så det bliver en afgift på forbrug, og ikke på bilen i sig selv. Grundlæggende synes jeg, at det skal koste noget at starte bilen. Jeg forestiller mig en chip i bilen, som på samme måde som en elektronisk parkeringsskive registrerer, om bilen kører eller holder stille, og at det skal koste et beløb hver dag at starte bilen. Det kunne have mange udformninger, et eksempel kunne være, at det koster 25 kr. de første 2 gange hvert døgn (også lørdag og søndag) bilen startes. Chippen skal også først registrere en 'start' efter et lille stykke tid, fx et eller to minutter, så man ikke får en afgift for at køre bilen ud af garagen, når der skal fejes. Til gengæld skal noget andet reduceres, så det i gennemsnit ikke koster mere at køre i bil end det gør i dag, det skulle først og fremmest være ejerafgiften, men det kunne også være at gøre bilforsikringen fradragsberettiget (evt direkte i skatten, så fradragsværdien bliver større, hvis det ikke ellers kan blive provenu neutralt), og endelig kunne man fin-regulere med kørselsfradraget (det kunne for min skyld øges pr. km, men skulle til gengæld ikke gælde

for afstande under 20-25 km hver vej). Ideen er i hvert fald, at det skal være mere eller mindre provenu neutralt for staten. Handicappede skal naturligvis være undtaget. Man kan også overveje, om der skal være en geografisk undtagelse eller nedsættelse, f. eks. folk som bor helt ude på landet eller i små bysamfund under 1000 (-2000) borger. Chippen kunne passende blive aflæst én gang om året i synshallerne, og blive indberettet til Skat.

Sammen med cykelradraget vil det altså give en bilist med 10 km til arbejde en økonomisk motivation på knap 1500 kr. pr. måned at tage cyklen og lade bilen stå, og tilsvarende ca. 2300 pr. måned, hvis man har 20 km på arbejde. Vel at mærke uden at det koster ekstra for dem, som fortsat kører i bil, og uden at vi skal have store betalingsrings anlæg eller overvågning, og vel at mærke sådan, at det kommer til at dække hele landet, og dermed også de små, korte og meget miljøsvinende ture på 0,5-2 km til bageren søndag morgen. Det fremhæves ofte, at i Jylland må man køre langt, og det er derfor folk kører i bil, men vidste I for eksempel, at i Frederikshavn foregår 60 % af befordringen *under 4 km* i bil (en ældre opgørelse, vistnok fra ca år 2000)?

Man kunne endvidere graduere denne 'startafgift' efter køretøjets CO<sub>2</sub> udledning selvfølgelig ingen startafgift for elbiler.

Jeg vil derfor konkret foreslå, at Alternativet fremsætter lovforslag om udvikling af en 'start'chip, med baggrund i ovenstående argumentation. Man kan naturligvis ikke fremsætte lovforslag om en 'startafgift' uden at der findes en valideret chip.

- 3. Cykler med tog.** Kombinationen cykler og tog er klart alternativet til bilen over lange og mellem-lange strækninger. Togets hurtighed kombineret med cyklens fleksibilitet i begge ender af strækningen. Vi kender den fra S-toget, hvor kombinationen er blevet en gigantisk succes. Faktisk så meget, at den fra tid til anden er ved at kvæle sig selv, nogle morgener er det næsten ikke til at få cyklen med, og hvis det lykkes, er det næsten ikke til at få den ud igen. Men denne succes kunne også overføres på fjern- og regionaltogene: At det er gratis, og at togene er indrettede til at medtage langt flere cykler end i dag. Det kan alt sammen lade sig gøre på den samme plads, både i S-tog og i regional-og fjerntog. Løsningen er enkel: man skal blot have cyklerne til at hænge lodret langs væggen skiftevis med forhjul og baghjul opad. Jeg har udviklet et forslag til et skinne-arrangement med slæde, som gør, at det vil være let for både store og små at sætte cyklen ind i og få den trukket op. Kapaciteten kan mangedobles på den eksisterende plads, og på grund af den gode pladsudnyttelse skal der ikke fjernes ret mange sæder, før en tredjedel eller måske ligefrem halvdelen af alle togpassagerer kan have cyklen med.

Jeg vedhæfter en præsentation af konceptet, som jeg havde med på den Nationale Cykelkonference i Svendborg for ca 5 år siden.

Jeg foreslår konkret, at der stilles lovforslag om at alle togtransportører skal have plads til cykler svarende til 1/3 af passagererne, og at det skal være gratis. Som en del af forslaget skal der iværksættes en udvikling og 'kommercialisering' af konceptet betalt af staten, som siden kunne frigives til private producenter. Det kunne sikkert også blive en eksportartikel. Man tror jo ikke sine egne øjne og ører, men energi- og klimaminister Lars Christian Lilleholt fra Venstre har i Information både hævdet, at de gerne vil støtte ny, grøn produktion, **og** sågar indrømmet, at vores vindeventyr ikke var blevet til noget uden statsstøtte **og** anerkendt Sven Auken's rolle heri. Så måske er det tiden at smede, mens jernet er varmt ?? Hvis det bliver landsdækkende, vil det ikke kun være en fordel for de store byer, men også komme de mindre byer til gavn.

4. **Stop forslaget om Frederikssund motorvejen, Hillerødmotorvejens forlængelse og Motorring 5.** Det er nogle ualmindeligt dårlige forslag. Jeg mener, at man bør stoppe projekterne og foreslår, at pengene i stedet bruges til at gøre S-togs linjen til Frederikssund til *forsøgsordning* med medtagelse af cykler ud fra ovenstående koncept (gratisprincippet er der heldigvis allerede). Det skal indebære følgende: *At* man sætter prisen ned til f.eks. det halve på denne strækning. *At* cyklerne kan placeres i skinner som nævnt. *At* linjen stopper ved Flintholm Station eller en af stationerne kort efter, og derfor kan køre 'metro-drift' med op til 25-27 toge i timen i stedet for som nu maksimum 9 toge i timen (det vil i øvrigt medføre, at der vil kunne køre 12-13 toge i timen på de 2 andre linjer). Det vil blive nødvendigt at stige om til Metroen, og derfor give tilladelse til, at Frederikssund linjens passagerer kan tage cykle med over i Metroen *også i myldretiden*. Skulle et sådant forsøg blive en succes, skal det naturligvis gøres permanent, men man kan derudover også overveje at lade Køge linjen gå ind over den nuværende F-linje over Frederiksberg og videre til Farum. De øvrige linjer kunne så justeres tilsvarende. Det ville indebære, at der kunne være 'metro-drift' på alle linjer, og selvom ikke alle toge går ind over Københavns Hbg., vil det betyde mindre dels på grund af den hyppigere drift med mulighed for omstigning, dels fordi man med cykelmedtagning vil få større rækkevidde fra stationerne. Ovenstående involverer måske Københavns Kommune lige så meget som Folketinget, men der har Alternativet jo også folk.
5. **Svævende cykelstier – med rygvind !** En af trængsels kommissionens pointer var, at der ikke var yderligere kapacitet på jorden, og at man derfor burde udbygge med yderligere Metro-kapacitet i undergrunden, herunder 6 mia. for at udvide Metro-city ringen til Rødovre. Dertil letbaner mv. Det er godt nok mange penge for meget lidt, og det hjælper **ikke** på, at folk holder i motorvejskø nede ved Solrød. Igen skal vi have fremmet cyklerne.

For hvis folk, som har cyklen med toget, også skal komme hurtigst muligt frem, når de står af toget, nytter det ikke, at de skal holde for rødt lys hele tiden. Større fremkommelighed vil naturligvis også fremme overgangen fra biler til cykler, det vil faktisk være sådan, at mange vil kunne komme hurtigere frem i de store byer ved at cykle end ved at tage bilen, hvis de kunne køre non-stop. Hvis man fjerner mellem 10 og 25 % af bilerne fra omegnen og ind til centrum, vil det i sig selv reducere motorvejskøerne, og da også bilernes fremkommelighed i byområderne vil øges (bl.a. fordi svingende bilister ikke skal vente på at en laaang række af cyklister passerer) vil det alt sammen nedsætte den samlede transporttid - til gavn for alle.

Hvad er da svaret?? Det er naturligvis, at der skal laves cykelstier over kørebanerne, at de skal være udformede som lukkede rør (med mulighed for at lukke taget op om sommeren) og med mulighed for at fange vind, som kan lukkes ind som rygvind. Det vil betyde, at en gennemsnitscyklist vil kunne køre med 22-23 km/t i snit, at komforten øges (ingen regn eller blæst i hovedet), og at sikkerheden øges enormt for cyklister. Hvis der også bliver fejlet en gang imellem, vil antallet af punkteringer jo også gå ned, der er nok ikke så mange fulderikker, som smider flasker deroppe. Det har jeg også en præsentation af, som jeg gerne vil vise, men ikke kan vedhæfte, da den fylder for meget. Hvis det lyder som fuldemandssnak, så er der faktisk andre i verden, som har fået den samme idé, prøv f. eks. at Google 'skycycle', eller slå op på arkitekt Sam Martin fra exteriorarchitects.com, eller den verdensberømte Norman Foster fra fosterandpartners.com, begge cyklister, og begge har foreslået noget tilsvarende i London (jeg vedhæfter Sam Martins lille grafik). Det er sikkert dyrt, meget dyrt, men som med alt det andet tjener det sig ind i et vist omfang, det gør de konservatives (og andres) våde drøm om en Havnetunnel til 30 mia. ikke, og den er formentlig langt dyrere....

Så jeg foreslår konkret, at Alternativet i Folketinget stiller forslag om at *udvikle* et sådant koncept, og at staten derefter støtter etableringen af sådanne cykel-stier med en vis procentdel. Og at man i øvrigt starter med at afsætte midler, så f. eks. DTU's trafik-gruppe kan komme med nogle beregninger på, hvad det kan koste.

6. **Højhastighedstog i Danmark.** Vi er jo jammerligt bagud herhjemme, når det gælder offentlig transport. Det eneste positive, som er sket på den front de sidste 70-80 år er SF's forslag om timedrift mellem de store byer, og etableringen af Tog-fonden, som jeg mener også Alternativet er med i. *Og respekt for det*, det er da trods alt et skridt i den rigtige retning, og etableret under vanskelige forhold, for der er jo stort set ingen andre, som er kommet med noget lignende. Og hele højrefløjen fra Socialdemokratiet og udefter er jo decideret imod. Så jeg anerkender, at det vil være ultra vanskeligt at få noget som helst igennem. Men jeg synes altså ikke, at det medfører, at man skal afstå fra at stille et maksimumsforslag. Efter min mening skal det gå ud på, at man laver en helt ny linjeføring i

hele Danmark, inkl. en ny forbindelse over såvel Storebælt som Lillebælt (=borede tunneler).

Det er ikke til at vide, hvad det vil koste i Danmark. Men jeg kan fortælle, at man har lavet en bane i Sydkorea fra Seoul til Busan, og at det nye KTX III tog kører med driftshastighed på 350-370 km/t, tophastighed > 400 km/t. Der er 412 km fra Seoul til Busan og 413 km fra København til Aalborg. Det accelererer med  $0,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ . Man kan på nettet gå ind på Korean Rails og bestille billet. Hurtigste forbindelse derovre er 2 t og 11 min, men der kan være et spørgsmål om, hvordan man kører ind og ud af byerne. Omsat til danske forhold er det altså muligt at komme fra København til Aalborg på 1 time 45 min (centrum til centrum), hvis det kun stopper i Odense og Aarhus, og godt  $2\frac{1}{2}$  time, hvis det stopper i samtlige større provinsbyer undervejs (Køge, Slagelse, Odense, Fredericia, Vejle, Horsens, Aarhus, Randers, Aalborg). Økonomien må afgøre, om det skal fortsætte til Hjørring/Frederikshavn. Hvis det også er muligt at tage cyklen med, gratis selvfølgelig, kan man komme fra Ballerup til Gu på ca 2 timer 15 min med hurtigste forbindelse, og ellers ca 3 timer. Bilen er slået med mange, mange længder, og fly får kamp til stregen – eller må give fortabt. I øvrigt laver Bombardier et tog, der accelerer endnu hurtigere,  $0,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ , men jeg kender ikke accelerationen ved høje hastigheder, så jeg har ikke kunnet bruge det som regne-eksempel. Men sandsynligvis er det endnu hurtigere.

Hvad koster sådan noget, er det ikke alt for dyrt? Strækningen Seoul-Busan er har kostet ca 115 mia. kr. Hvad den reelle pris bliver i Danmark ved nok ingen, den slags har det med løbe op. Men sæt det op mod fossil-ministerens ønske om en Kattegat-forbindelse, som også koster 100 mia. Eller ønskerne om en havnetunnel i København, 30 mia. Jeg synes, at hver eneste gang en borgerlig politiker bringer de ting frem, skal man have et nogenlunde gennemarbejdet forslag til at hive frem af skuffen og stille som modforslag. Argumentationen her er 6-foldig: Dette projekt binder *hele* landet sammen, det gør de andre projekter ikke. Det er klimavenligt og gavner folkesundheden. Det skaffer danske arbejdspladser. Det er en sikring af fremtiden, når vi ikke mere har benzin til biler og fly, og derfor vil det i sidste ende også gavne betalingsbalancen. De borgerliges projekter svarer til at investere 100+ mia. i fremtidens arkæologi. Det vil i øvrigt også være oplagt at lave en linje til Hamborg. Hvis disse linjer, inklusiv Hamborg, desuden får fornuftige tilslutninger fra resten af landet, er der ikke noget der rigtigt hedder Udkantsdanmark mere, det bliver for visse egne snarere Forkantsdanmark, *fordi det er tættere på Europa*.

- 7. El-skinne i motorvejene.** Et hovedproblem med indførelse af el-biler er deres kendte korte rækkevidde. Jeg foreslår, at man afsætter midler til at få undersøgt, om nødvendigt forske i, hvad det vil koste at lægge en el-skinne ned i motorvejene. Så vil bilerne kunne få en dims til sådan en skinne bagpå og oplade batterierne også når de kører. Og uden for motorvejene



vil afstandene være så korte, at de fleste el-bilers rækkevidde rækker. Ideen er en hentet fra et dansk projekt, der i sin grund-idé var smart, men desværre ret urealistisk, nemlig RUF'en (Rapid Urban Flexible); men vil være langt simple, fordi den kun kræver en skinne og et aggregat til at danne forbindelse til skinnen. Man kunne i starten gøre det gratis at oplade bilen for at gøre el-biler mere attraktive, men på sigt skal folk naturligvis betale for det. Måske vil udviklingen overflødig gøre ideen, de første biler med 400 km på en opladning, som almindelige folk kan betale, er ved at være der. Men der er stadig et problem med at batterierne også koster meget CO<sub>2</sub> udledning at producere, så jo mindre batterier jo bedre.

8. **Konkurrence i økonomi-kørsel.** En af de helt lavthængende frugter i trafikken vil være at få folk til at køre mere fornuftigt. Der er mindst 10, måske 20 % sparet ved fornuftig kørsel i forhold til gennemsnitskørsel, og endnu mere i forhold til aggressiv kørsel. Det ville få effekt her og nu, hvis det kan gennemføres. Hvordan får vi folk til at gøre det? Lav en landsdækkende konkurrence i økonomikørsel!! Sørg for attraktive præmier, f.eks. 5 mio. kr. til vinderen, 2 mio. til nr. to, en mio. til nr. tre, og 50.000 kr. til fjerde- til tiendepladsen. Den kunne være i 2 afdelinger, så den ene disciplin var kørsel i egen bil, og den anden var kørsel i en bestemt model, som bilfirmaerne på skift kunne få lov til at stille gratis til rådighed – og de kunne såmænd også få lov til at finansiere omkostningerne ved selve arrangementet, så staten kun hang på selve præmierne. Det hele kunne blive vist på landsdækkende TV med indledende runder over hele landet og så semifinaler og finale; både X-faktor og Vild med dans bliver blæst ud af banen, når vi taler om at tilfredsstille behovet for tude-tv og flæbe-fjernsyn. *Lad os gøre det trendy at køre økonomisk !!*
9. **Lad os sætte et mål** for fremtidens biltrafik: 25-30 % færre biler på vejene i 2030-35 end i dag, en væsentlig nedsættelse. Så bortfalder behovet for nye motorveje simpelthen. Ovenstående er en væsentlig del af midlerne. I øvrigt bør over halvdelen af bilerne til den tid være el-biler.
10. **Lad os sætte et mål** for fremtidens cykeltrafik: 65-70 % af alle ture under 10 km på landsplan skal foregå på cykel, og yderligere skal 25 % af alle ture mellem 10 og 15 km foregå på cykel.

## ***Supplerende forslag til europæisk politisk program for Alternativet / European Spring***

Fælles for alle forslagene er, at det kun er Europa, der har den politiske eller økonomiske styrke til at løfte dem. Fælles er også, at de ikke kun har et grønt perspektiv, men er *både grønne og politiske*. Der er flere af dem, der desuden har et globalt perspektiv. Endelig er der også et teknologisk perspektiv i nogle af forslagene (i mine øjne bør Europa investere massivt i teknologier, især miljøteknologier, som hverken kineserne eller amerikanerne interesserer sig for. Således ville det være dumt at investere stort i kunstig intelligens, den kamp er nok allerede tabt).

1. CO<sub>2</sub>-skat. CO<sub>2</sub>-skatten er en fremragende ide. For det første er den meget nemmere at administrere end kvoter. Den vil belaste brunkul betydeligt mere end naturgas, hvis man lægger CO<sub>2</sub>-indholdet i de forskellige brændsler til grund, og dermed blive effektiv allerede med den nuværende teknologi. Den kan lægges på alle brændsler i Europa, både hvor de hentes op af jorden, og hvor de importeres ind over grænserne. Det vil automatisk blive en afgift også på flybrændstof.

Men der er også nogle ulemper. Det vil blive en beskatning og dermed et konkurrenceproblem for europæiske varer. Den vil utvivlsomt blive mødt med et mere end hysterisk polsk udbrud. Måske vil der også være modstand i Tyskland. Man bør derfor samtidig indbygge nogle modifikationer.

A: Det provenu, der genereres, føres – helt eller delvis, evt. efter en eller anden EU fordelingsnøgle - tilbage til de lande, hvor det er opstået, til investeringer energi-effektivisering og vedvarende energi. Så bliver polsk brunkul så at sige til vindmøller i Polen.

B: Når en vare videresælges, skal den andel af prisen fremgå, som CO<sub>2</sub>-skatten udgør. Det vil betyde, at underleverandørers CO<sub>2</sub>-skat kan opgøres i det samlede produkt, på præcis samme måde som det danske moms-system. Dermed vil CO<sub>2</sub>-skatten kunne refunderes, når en vare eksporteres, og dermed *neutralisere* konkurrence-problemet. Samtidig skal importerede varer pålægges en tilsvarende CO<sub>2</sub>-afgift beregnet ud fra det pågældende lands CO<sub>2</sub>-udledning pr indbygger. Lande med tilsvarende CO<sub>2</sub>-skat pålægges ingen afgift.

C: Afbrænding af regnskov indgår i det pågældende lands CO<sub>2</sub>-udledning.

D: Udledningen ganges med en kvotient for landets fødselsrate, således at lande med høj fødselsrate får højere afgift. Med Indien som eksempel (antallet af indere er nok 3-4 dobbelt

alene i min levetid, mens den kinesiske befolkning til sammenligning har stået stille på 1,2-1,3 mia. de sidste 40 år) bliver varer derfra belagt med en lav CO<sub>2</sub>-afgift, men den øges dog noget pga den høje befolkningstilvækst.

E: Provenuet fra importafgiften fra u-lande føres tilbage til disse lande som investeringer i vedvarende energi som skitseret ovenfor.

På den måde får skatten ikke kun en effekt i Europa, men i hele verden. Man vil også imødegå de fleste af de indvendinger, der fra europæisk side vil være mod CO<sub>2</sub>-skatten. Et problem vil være, at det giver en regnskabsmæssig belastning af virksomhederne, især de små, det må man forsøge at gøre så enkelt som muligt.

2. Opførelse af Maglev-tog linjer (magnetic levitation = magnettog, der svæver, oprindelig en Siemens opfindelse) i lufttomme rør (= Vactrain, slå det op på Wikipedia, det er ikke en tosset idé, men faktisk noget der forsøkes i), der dækker hele Europa. Det vil betyde, at man kan komme med høj hastighed fra centrum til centrum i byerne, fordi det ikke støjer, hastigheden kan sagtens være 2-3.000 km/t (de teoretiske max hastigheder går fra 6.500-8.000 km/t !!!), og vil være langt, langt hurtigere end fly, og bruge meget mindre energi. Kunne for eksempel stoppe for hver 3-400 km ned gennem og på tværs af Europa. Japanerne er ved at bygge den første linje (i fri luft, ikke lufttomme rør) fra Tokyo til Osaka, en linje på 5-600 km, første etape på godt 300 km forventes færdig i 2027, resten i 2040. Driftshastighed forventes ca 500 km/t, hastighedsrekord på testbane 603 km/t sat i 2015. Det vil være *sindssygt* dyrt, men udover at *erstatte* al flytrafik, *sænke* CO<sub>2</sub>-udledning voldsomt, og *reducere* transporttiden på tværs af Europa *virkelig* meget, så vil det *også* være en teknologisk saltvandsindsprøjtning af dimensioner, et europæisk Mars-projekt om man vil. Og så vil det være noget, Europa er fælles om, og som kommer os alle til gavn. I *mellemtiden* skal man naturligvis koordinere de eksisterende højhastighedslinjer og gerne genindføre nattog ned gennem Europa – og husk, cyklerne skal kunne tages med.
3. En 'mur' for at forhindre emigration til Europa – fra Guinea til Gobi !! Nå ja, men altså ikke en hvilken som helst mur. Den skal strække sig fra Atlanterhavet tværs over Sahara, dække det meste af den arabiske halvø og fortsætte over de tørre område med halvørken i Mellemøsten og Asien hele vejen til og med Gobi ørkenen. Den skal være 3-500 km bred, over 100 meter høj, og ikke være lavet af beton, men af *jungle* !! Med andre ord et gigantisk skovrejsnings projekt. På begge sider skal der naturligvis være et flere hundrede kilometer bredt bælte af agerland. Man kan udnytte dels den enorme solenergi i Sahara, dels det forhold, at det er rigtig koldt om natten, til at afsalte havvand i eksorbitante mængder. Formålet er:

A: At opsuge CO<sub>2</sub> fra atmosfæren i et hidtil uset omfang.

B: At dyrke energi-afgrøder til skibe og fly, som ikke kan erstattes af noget batteridrevent.

C: At skaffe mad til det afrikanske kontinent.

D: At sørge for beskæftigelse og gode levevilkår for afrikanerne, så de ikke engang er *interesserede* i at søge mod Europa

E: At investere massivt i Afrika, så kineserne ikke løber med det hele, det er de nemlig allerede godt i gang med.

F: Igen som ovenfor, massiv teknologi investering og udvikling på et område, hvor det tjener vores og planetens interesser, og hvor kinesere og amerikanere ikke er begyndt.

Så det bliver lige seks i én :-) !!

4. Licens til at handle i Europa. Lad os udnytte, at vi er verdens største marked og et fantastisk attraktivt sted at drive virksomhed, til at kræve at alle, der vil handle eller drive virksomhed i Europa, er forpligtet til at overholde visse etiske og miljømæssige standarder. Det kunne være på forureningsområdet, det kunne være arbejdsmiljø, og det kunne være ikke at benytte børnearbejde. Overholdes standarderne ikke, og det gælder også underleverandører, så ryger licensen, og man kan ikke drive virksomhed. Basta. Skal også gælde finansielle virksomheder, som ikke må bedrive spekulation, hvidvask eller lignende.  
Skal gælde såvel Europas egne virksomheder som ikke-europæiske foretagender.
5. I forlængelse heraf en Tobin-skat på finansielle transaktioner. Den er vist allerede nævnt i European Spring programmet og behøver ikke yderligere kommentarer.
6. Europa skal være cyklernes kontinent. Vi har traditionen, Danmark, Holland, Tyskland og de tre store etape-løb Tour-de-France, Giro d'Italia og Vueltaen og vi har mange steder infrastrukturen. Lad os supplere det med, at cykling belønnes på den ene eller anden måde, og stræbe mod, at 80-85 % af alle ture under 5 kilometer, 70 % af alle ture under 10 kilometer og mindst 50 % af alle ture under 15 kilometer tilbagelægges på cykel. Mindre CO<sub>2</sub>-udledning, mindre ressourceforbrug i det hele taget, mindre fedme, mindre trængsel og mindre sygdom !! Det skal være nemt og billigt/gratis at tage cyklen med toget, og vi skal udvikle svævende cykelstier (med rygvind!), og sætte trenden for resten af verden.
7. Vi skal fortsætte udbygningen af vedvarende energi, og øge indsatsen, samtidig med at vi sætter forskningsmidler af til at *lagre* energi. Med inspiration fra det litauiske Krounis kraftværk kunne man både i Irland og Norge placere i titusindvis af vindmøller ud mod Atlanterhavet og pumpe vand op i nogle kæmpe reservoirer, og således lagre overskydende

vindenergi. Norge (det 29. medlem, men uden stemmeret) kan i øvrigt bare få besked på at bruge deres gigantiske oliefond til formålet :-), :-), :-). Det ville svare til 15-20 atomkraftværker i grundlast, bare grønne.

8. I forlængelse heraf er slagordet, at vindmøller er det bedste forsvar mod Putin: Hvis vi ikke køber russisk gas, har han ingen penge at føre krig for.
9. Forsvarspolitisk skal Europa helt omorganiseres. Den eneste reelle fjende man overhovedet kan tænke sig er netop Rusland. Selvom vi skulle komme op og toppes med amerikanerne, ville de næppe kunne foretage en invasion tværs hen over Atlanten. Altså er det tosset, at Italien, Frankrig, Spanien/Portugal og Holland/Belgien hver har deres eget forsvar. Der kommer sgu ingen invasion den vej. Lad os samle kræfterne i en stærk, men defensivt orienteret hær, gerne forhandlet med russerne, så de ikke får paranoia (og de *har* jo dårlige erfaringer vestfra), og placere styrkerne mod øst. Man kan så overveje, om det så skal inkludere Polen og Ungarn, så længe de oprører sig som små Putin kloner. I resten af Europa organiseres et lokalt, guerilla-lignende selvforsvar a la det danske hjemmeforsvar. De sparede ressourcer går dels til miljø- og energiinvesteringer som skitseret ovenfor, dels til en international indsats styrke, se nedenfor.
10. Europa udruster og træner en international styrke på for eksempel 50.000 soldater, som stilles under FN's kommando (helst og i princippet, selvom det absolut er en svaghed, for kan FN blive enige om noget som helst?). Styrken skal, uafhængigt af Europa, kunne sættes ind under borgerkrigslignende katastrofer, det kunne være Yemen i dag, det kunne have været Libyen eller Syrien tidligere. Således ville man kunne gribe ind overfor for katastrofer uden at være, eller fremstå som, en europæisk invasion.