

Danmark Fremad – uden visioner

Regeringen har 8/4-2021 fremlagt sin plan for transportsektoren, Danmark Fremad. En plan til 160 mia kr. Planen demonstrerer en fuldstændig mangel på forståelse af, at fremtidens fossilfrie samfund er et brintsamfund. Brint bliver en dominerende energibærer i fremtidens samfund, og brint vil dominere til både biler og jernbaner. Og transportsektoren kan ikke håndteres ude af sammenhæng med de andre energiforbrugende eller -skabende sektorer. Man kan ikke bare forudsætte, at der er strøm nok i elsystemet, og at der nok er nogen, der sørger for, at der er energi til rådighed, når det ikke blæser. Alle energisektorer skal tænkes sammen i en helhed, hvis vi vil undgå suboptimeringer og fejlinvesteringer.

I infrastrukturplanen afsættes 47 mia kr til "at sikre gode veje til hele landet og at afhjælpe trængselen". Der er hovedsagelig tale om udvidelse af eksisterende motorveje og bygning af nye. Sådan har vi gjort i 50 år, og det fører kun til mere trafik. Klimamæssigt giver det mere mening at reducere det samlede transportarbejde, for eksempel ved øget beskatning, og at flytte vejtransport over på kollektive transportformer. At bygge motorveje går den modsatte vej.

Der afsættes 500 mio kr til opbygning af ny ladsinfrastruktur langs hovedvejnettet. "Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil". Grøn bil er identisk med elbil, men det bliver aldrig lige så let at køre i en elbil som i en fossil bil. Det er til gengæld allerede nu lige så let at køre i en brintbil som i en fossil bil – bortset fra, at der kun er 6 steder i landet, hvor man kan tanke brint. Regeringens mål kan opnås ved at lægge noget politisk tyngde i at tilvejebringe muligheder for at tanke brint rundt om i landet i stedet for ladestandere ved motorvejene. Og hvorfor vil man give en statsstøtte på 500 mio kr til dem, der har råd til at køre i elbil? Hvorfor skal de ikke betale selv? Man kunne i det mindste lave et selskab á la Storebælt og opkræve et gebyr på for eksempel 5 kr, hver gang en bil lader op. Når ladeinfrastrukturen på denne måde er betalt, kan gebyret falde bort. Herved slipper den fattigste halvdel af befolkningen for at betale for den rigeste halvdels bilkørsel.

Danmark Fremad skitserer som nævnt en fremtid helt domineret af elbiler. Men som Eldrup-kommissionens delrapport 2 fremhæver, er det ikke muligt at opstille tilstrækkeligt mange ladestationer i byerne til, at alle kan både parkere og lade. På Østerbro er der udstedt 15% flere beboerlicenser til parkering end der er parkeringspladser, og det kan være virkelig svært at finde en ledig parkeringsplads på Østerbro. Hvad hvis et flertal af parkeringspladser – eller alle – bliver udstyret med ladestandere og forbeholdt elbiler? Elbilerne vil stadig ikke kunne være sikre på at kunne oplade deres biler, og bydelen vil i praksis være utilgængelig for alle andre typer biler som for eksempel håndværkerbiler.

Hvis man alligevel vil opstille så mange ladestandere, man kan, vil det føre til opgravning af langt de fleste bygader. Dels skal der graves kabler ned til ladestanderne, dels skal elnettet forstærkes, fordi et så stort elbehov overstiger hvad det nuværende elnet kan levere. Og ifølge Eldrup-kommissionen skal elkunderne – det vil sige os alle sammen – betale den regning. Hvorfor? Det er urimeligt overfor alle dem, der ikke har en elbil.

Hvis man så alligevel siger: "Ja, men det er os, der bestemmer, og vi bestemmer, at det er en fælles opgave at skaffe strøm til elbilejernes elbiler" vil det føre til Danmarkshistoriens største gravearbejde. Det vil sikkert tage en halv snes år, og byerne vil være komplet utilgængelige i anlægsperioden. Det vil give en eksplosion i trængselsomkostninger, som vil blive fordelt ud på alle bilister, ikke kun elbilejerne.

Alt dette er overflødigt, hvis beboerne i byerne anskaffer brintbiler. Elnettet skal ikke forstærkes, energiselskaberne vil af egen drift opstille brintstandere på tankstationerne, der bliver ikke mere trængsel, end vi allerede er vant til (og det er også mere end rigeligt). Elbiler kan fungere i det åbne land og i parcelhuskvarterer, hvor man kan få en privat ladestander, men selv hér risikerer vi, at der kommer en kæmpe ekstraregning for forstærkning af elnettet og de medfølgende gener af store gravearbejder.

Det er også gået galt på jernbanesiden. Elektrificering af jernbanen fra Fredericia til Ålborg er en overgangsløsning, der er alt for dyr. En investering på et tocifret milliardbeløb er overflødigt, hvis vi vælger brinttog i stedet. Det vil tage 5-8 år at lave kørestrømsanlægget. Trafikken vil blive forstyrret og forsinket i byggeperioden. Sikringsanlægget skal udvides til at styre kørestrømsanlægget, og det indebærer en risiko, fordi sikringsanlægget allerede nu er meget komplekst. Når vi så drevet af den teknologiske og kommercielle udvikling skifter over til brinttog ad åre, skal kørestrømsanlægget nedtages, igen med forsinkelser og forstyrrelser af togdriften til følge. Transportministeriet argumenterer med, at anlæg af kørestrømsanlægget er en god samfundsøkonomisk investering, men man har ikke regnet på, om brinttog er en bedre samfundsmæssig investering.

Regeringen vil have batteritog på sidebanerne. Det er bedre end at elektrificere dem, men der skal føres masser af strøm frem til ladestederne, og togene skal stå stille, mens de lader. Vi kender ikke holdbarheden af batterierne eller den fremtidige pris, når de er nedslidte og skal udskiftes. Igen en masse problemer og usikkerheder, der kan undgås med brinttog. Og igen: der er heller ikke lavet nogen sammenligning af batteritog imod brinttog.

En plan for transportsektoren må nødvendigvis være koordineret med sektorerne for energifremstilling og -lagring, elforsyning, varmforsyning, industri og landbrug. I det fossile samfund trækker alle på det samme elnet, og vi skal være sikre på, at der er strøm nok til alle hele året – også når det er vindstille. Vi er nødt til at planlægge med hensyntagen til alle parter, der skaber eller forbruger energi. Vi må have en klar vision af, hvordan det fossile samfund skal se ud i 2050. Når vi kender resultatet, bliver udfordringen at finde en vej derhen.

Den grønne omstilling er en kolossal omvæltning af samfundet, og vi er nødt til at sikre os, at der hele tiden er balance mellem den energi, der produceres og den energi, der forbruges – også om natten og på vindstille dage. Og energien skal føres frem til alle forbrugssteder i den rette mængde på det tidspunkt, hvor der er et forbrug. Kapaciteten til energiproduktion (vindmøller og solceller) og energilagring (der skal sikre forsyningen, når det er vindstille og om natten) skal til enhver tid modsvare energiforbruget i samfundet (i transportsektoren men også i alle de andre sektorer). Det kan kun lykkes, hvis der bliver lavet en stor plan, der dækker alle sektorer og hele vejen frem til 2050. "Danmark Fremad" giver ikke de svar, vi skal bruge for at komme i mål. Vi må starte med helheden og så indrette de forskellige sektorer efter den. "Danmark Fremad" er kommet på et alt for tidligt tidspunkt, og planen ville se helt anderledes ud, hvis hele energiområdet var blevet tænkt igennem som en helhed først og planlagt derefter. Transportsektoren er bare et lille hjørne i denne helhed. At starte med transportsektoren svarer til at starte med taget, hvis man vil bygge et hus.