

Klima, miljø, natur og sundhed skal i fokus

Debatoplæg om Danmarks kommende infrastruktur

- fra DN's klimanetværk

Infrastrukturkommissionens foreløbige oplæg tager sigte på at opfylde behovet fra et fremskrevet trafikscenarie, som hverken er acceptabelt eller gennemførligt. Det er ikke acceptabelt, alene fordi det ikke er muligt at opfylde danske CO2 mål med dette trafikscenarie. Og det er ikke gennemførligt, fordi en udbygning af motorvejene blot vil samle trafikken i propper ved de større byer, der ikke har vejnet til at 'tage fra'. DN finder det afgørende vigtigt, at Danmarks kommende infrastruktur både respekterer naturens udfoldelsesmuligheder og den globale opvarmnings trusler imod vores klima. Bil-kørsel og godstransport på lastbil med deres store CO2-udslip bør reduceres mest muligt, og kollektiv transport bør udvikles som alternativ.

Transportsektorens energiforbrug udgjorde i 2006 32 pct. af det samlede energiforbrug. Fra 1990 til 2005 er CO2-udledningen fra transportsektoren steget 26 pct. og lå på 13,1 mio. tons i 2005. Med de store trusler mod vort klima er det derfor afgørende hurtigst muligt at omstille til klimavenlig transport.

Valg

Det vil koste meget store milliard-beløb at udbygge motorvejene, som foreslået af kommissionen. Samtidig vil der ske en voldsom stigning i CO2-udledningen. DN's forslag til investeringer vil formentlig kunne klares for et mindre beløb, samtidig med at visse indtægter kan skaffes gennem gods-afgift, trængselsafgifter og evt. road-pricing. Med dette alternativ vil der ske en drastisk reduktion af CO2-udledningen. Man må vælge mellem disse to alternativer.

DN prioriterer:

1. *Bedre vilkår for busser og cykler* som alternativer til personbiltransport.
2. *Trængselsafgifter bør indføres* for at gøre det økonomisk fordelagtigt at vælge kollektiv transport eller cykler.
3. *Udbygning, opgradering og elektrificering af den østjyske længdebane (evt. delvis batteri-drift)* anser DN for afgørende for at spare CO2-udslip ved at få mest mulig gods- og persontransport væk fra motorvejene.
4. *Jernbane-kapaciteten København-Ringsted skal udvides hurtigt og markant*, så der skabes rum for regionaltrafik, transitgods og mere effektiv afvikling af trafikken mellem Sjælland og Jylland.
5. *Udbygning af den kollektive transport i hovedstadsområdet med letbaner inkl. en ydre ring.*
6. *Udbygning med letbaner/lokaltoget i Århus, Ålborg og Odense og det næsten sammenhængende østjyske byområde*, fra Århus til Grenå, Odder, Kolding, Silkeborg-Herning, Viborg og Randers for at få mest mulig persontransport væk fra vejene.
7. *Revitalisering af de mindre havne* til godstransport mellem landsdelene og som feeder for de internationale storhavne.
8. DN vender sig imod en motorvejsforbindelse over Kattegat. I stedet for dette og for at undgå CO2-forurenende Katamaran- og fly-transport er der behov for en *massiv*

oprustning af det landsdækkende hovedjernbanenet, der sikrer effektiv godstransport og kortere rejsetid, f.eks. København-Odense højst 1 time, Århus højst 2 timer, Ålborg højst 3 timer. En jernbanetunnel under det sydvestlige Kattegat kunne være en mulighed.

Generelt foreslås

Godstransportafgift mv.

Godstransportafgift indføres på motorveje. Afgiften skal være af mindst samme størrelse som i Tyskland. Hvis trængslen på motorvejene skal undgås er den første forudsætning at den tunge lastbiltrafik begrænses mest muligt. På store dele af motorvejsnettet kører der næsten konstant et langt "godstog" af lastbiler. DN foreslår foranstaltninger til at overføre mest mulig af godset til jernbane. I lighed med den tyske km-afgift på godstransporter bør der i gennemkørselslandet Danmark, hvor en meget stor del af lastbiltrafikken går til/fra Norge, Sverige og Tyskland, indføres en tilsvarende afgift. Som vognmænd har påpeget er det konkurrenceforvridende at en sådan ikke findes i dag. Samtidig kan det sikre overførsel af mere gods til jernbane. Særlig store og tunge transporter på motorvejene forbydes i myldretiden.

Trængselsafgift mv.

Trængselsafgift indføres på bilkørsel i form af bompeng og/eller roadpricing i Københavnsområdet, Odense, Esbjerg, Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Århus, Silkeborg, Herning, Randers, Ålborg-Nr.Sundby. I første omgang er det formentlig nemmest at indføre det som bompeng i lighed med London, Stockholm og en række byer i Norge. I Norge fungerer det flere steder elektronisk med efterfølgende giro-opkrævning. Senere kan man evt. overgå til egentlig satellit-overvåget road-pricing differentieret efter vejstrækning og tidspunkt. Dette system kan også omfatte motorvejene.

Der kan indføres generelle km-afgifter på kørsel og/eller miljø-klima og sundhedsomkostnings-bestemte priser/afgifter på brændstoffer, køretøjer, fly og færger. Modregning kan evt. ske i form af nedsat registreringsafgift.

Containeromladning

Der bør etableres mindre containeromladningsfaciliteter på passende strategiske steder på jernbanenettet. Dermed lettes mulighederne for hurtig og nem omladning af containere til/fra tog til korte lastbiltransporter.

Nedsættelse af taksten for godstog

Taksten for godstogs anvendelse af skinnenettet nedsættes for at sikre at det er mest mulig attraktivt at anvende godstransport på tog.

Elektrificering af de vigtigste togstrækninger

Traditionelle dieseltog bør hurtigst muligt udfases af dansk togdrift. Elektrificeringen er langt bag efter andre europæiske og nordiske lande. Det er afgørende at fremskynde elektrificeringen af hensyn til: 1) Begrænsning af CO₂-udslip. 2) Udnyttelse af VE-produceret el, det kan medvirke til at løse såkaldt el-overløbsproblemer. 3) Godstogsdrift uden lokomotivskift i Fredericia. 4) Af sundhedshensyn: Århus' funktion som central for dieseltog påvirker f. eks. midtbyen og store arbejdspladser som Østjyllands postcenter og Bruuns Galleri med sundhedsskadelig dieselos. 5) Af hensyn til kvælstof-påvirkning af sårbar natur. 6) Forøgelse af hastigheden på fjernettet.

Man kan maksimere udnyttelsen af de elektrificerede strækninger. Det kan ske ved at gå over til: 1) Tog med **dual-drift**, dvs. som kan køre på el, hvor der er ledninger, men skifte til diesel på øvrige strækninger. Det er dårlig udnyttelse af de eksisterende el-ledninger at IC- og lyntog på diesel kører under ledningerne København-Fredericia. På de ikke-elektrificerede strækninger kunne anvendes alternativt brændstof, f.eks. garanteret CO₂-besparende biodiesel, gas eller brint produceret på VE. Dualtog er udviklede og har været foreslået til Århus let/nærbane. 2) Så snart det er teknisk muligt – hvilket synes meget tæt på (er udviklet til busdrift) – kan der satses på **batteridrift eller hybrid-batteridrift** for tog, der også skal køre på de ikke-elektrificerede strækninger. Dvs. tog der oplader energi på batterier under elledningerne, og på længere ikke-elektrificerede strækninger kører på udskiftelige batterier. Det vil tage en årrække at elektrificere de foreslåede strækninger. Ophængning af køreledninger kan evt. standses, når sådanne hybrid/batteri-

lokomotiver kan sættes i drift. En bedre udnyttelse af overskuds-VE-el kan ske ved batteriopladning på de optimale tidspunkter og skift af batterier på stationer, hvor der alligevel standses. Da der bør sættes på at overflytte mest mulig individuel bil-transport og gods til jernbane bør det også sikres at dennes driftsmidler er så CO2-neutrale som muligt. Samtidig kan CO2-besparende jernbanedrift inspirere til andre drivmidler på busser og biler.

Yderstrækninger: Batteri-el, brint, biodiesel o.lign.

På jernbane-yderstrækninger, hvor normal el-drift ikke kan betale sig, tilstræbes alternative drivmidler. Det kan f.eks. være batteri-el (se foregående afsnit) eller brint produceret på VE, som der p.t. forsøges med på Lemvig-Thyborøn-banen. Evt. garanteret CO2-besparende bio-diesel kan komme på tale. I en overgangsperiode kan bruges såkaldte hybrid-lokomotiver til person- og godstransport. Disse er udviklede og producerer under diesel-kørslen strøm til el-batterier, som kan reducere brændselsanvendelse 40-60% og nedsætte NOx- og partikelforurening 80-90%.

Forbedret kystskibstrafik

Omkring 75% af Danmarks udenrigshandel transporteres med skib. De store internationale havne har vækst, mens de mindre stagnerer eller formindskes. Det betyder stor godstrafik på vejene mellem de store havne og producenter/forbrugere, ofte på tværs af landet. Der bør udarbejdes en plan for en kystfartsstruktur, hvor skibe fra/til mindre havne kan udnyttes til godstransport mellem landsdelene og som feedernetværk til storhavne som Århus, Fredericia og København. Gode omladningsmuligheder til jernbaner bør sikres i alle de havne, hvor det er muligt.

Støtte til bustransport

Billig bustransport bør støttes for at fremme anvendelse af kollektiv transport. I yderområder kan der være tale om fleksible telebusser eller teletaxaer. I landområderne bør sikres et finmasket net af busruter med store eller små busser, evt. telebusser, i forhold til lokale behov.

En betydelig takstnedsættelse er dog nødvendig for at gøre det attraktivt at benytte kollektiv transport. Evt. kunne mange lokalbusser gøres gratis, som nogle kommuner har forsøgt. Samtidig spares store beløb til vej-udbygning.

CO2-besparende bus/taxa-kørsel

Busser og taxaer skal omstilles til CO2-besparende og mere sundhedsfremmende kørsel. Bedst vil det være at satse på el-drift på batterier. Både el-busser og el-biler er udviklede med en rækkevidde på 350-450 km. Hvis man – som foreslået vedr. tog – sørger for opladningsstationer på passende steder, hvor batterierne kan udskiftes, kunne VE-overskuds-strøm udnyttes til opladning. I en overgangsperiode kan der være tale om CO2-besparende biodiesel, biogas og/eller VU-produceret brint frem for traditionel diesel indtil det er muligt at indføre endnu mindre miljø- og sundhedsbelastende teknologi. Der kan stilles krav om at nye taxaer skal være hybrid- eller elbiler.

Støtte til el- og hybrid-biler

I en introduktions- og forsøgsperiode kan ydes ekstraordinær støtte til el- og hybrid-biler. Intelligente elmålere og differentieret takst i forhold til vind-produktion.

Krav til brændstoføkonomi

Krav til person-, vare og lastbilers brændselsøkonomi skærpes, evt. ved modsvar af regulering af registreringsafgift. Miljøzoner med forbud eller yderligere skærpede krav i større byer.

Støtte til anlæg af cykelstier

Der er et stort behov for at fremme et omfattende net af sikre cykelstier. Med begrænset kommunal økonomi er statstøtte nødvendig for at sikre hurtig anlæggelse. Bedre parkeringsforhold for cyklister.

Opsamlingspladser

Det skal sikres at der ved indfaldsvejene placeres omstigningsstationer med gode busforbindelser, cykelfaciliteter og eventuelt låne/leje- cykler. Der indrettes tilstrækkelig store kamera-overvågede opsamlingspladser ved knudepunkter på motorvejene for at fremme samkørsel.

Fredeliggørelse

Fredeliggørelse af bymidter i større byer med gågader, stillegader og parkeringsforbud.

Færdselssikkerhed

Forbedring af færdselssikkerheden. Hastighedskontrol, ombygning af veje og kryds, sikring af bløde trafikanter.

Post med tog/bus

Det bør pålægges Post Danmark at gå tilbage til jernbanetransport over længere afstande og anvende de eksisterende lokalbusser over de kortere afstande. Centraliseringen i få distributionscentre, der tvinger til motorkørsel bør tilbageføres til det tidligere de-centrale system.

Forsvaret

Det bør pålægges forsvaret at transporter over længere strækninger altid skal foretages på jernbane frem for på landevejene.

Delebilklubber og samkørsel

Der bør arbejdes for at alle kommuner medvirker aktivt til etablering af delebil-klubber, som de kendes fra bl.a. København, Helsingør, Farum og Århus. Tilsvarende for at fremme størst mulig samkørsel.

Jylland-Fyn

Motorvejsudbygning

Den østjyske motorvej og motorvejen over Fyn er overbelastet med tæt lastvognstrafik. Faktisk kører der næsten konstant et langt lastvogns"tog". Presset for udvidelser til 6 spor hænger især sammen med udbygning af industriområder langs motor-vejen, at godstrafik stort set er afskaffet på jernbanen, og at der næsten udelukkende satses på lastbiltrafik fra/til landets største containerhavn i Århus, hvor man ligefrem vil bygge en delvis statsfinansieret lastbiltunnel til havnen. Samtidig er hele det østjyske område fra Randers til Kolding med forgrening til Viborg, Silkeborg og Herning ved at udvikle sig til et sammenhængende byområde med også et stort persontrafikbehov, hvor muligheden for kollektiv befordring i dag er ringe.

Nej til udvidelser

Vi vil kraftigt fraråde udvidelse af E45 og E20. En udvidelse vil automatisk tiltrække langt mere bil- og lastbiltrafik. Inden længe vil der blot blive behov for udvidelse til 8 spor. De enormt store investeringsmidler kan anvendes langt mere målrettet på forbedring af den kollektive transport.

Nej til lastbil-tunnel til Århus havn

Tunnel under Marselis Boulevard i Århus er en kostbar fejlinvestering. Den vil imidlertid have store miljømæssige skadevirkninger. Dels under opførelsen med forurening og trafikkaos. Når den er færdig vil den være et incitament til at forøge den lastbiltrafik, der i dag er et stort problem på E45. Tvært imod bør mest mulig af lastbilbefordringen fra containerhavnen søges begrænset. Både staten og kommunen kan ved at unnlade tunnelen konvertere meget store beløb, som kan anvendes til initiativer der begrænser CO₂-udledningen, skaber bedre trafikafvikling, mindsker trafikstøj flere steder i Århus og mindsker udslippet af miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra køretøjernes udstødning. Som resten af de initiativer som er nævnt her. I stedet bør det sikres, at de store godsmængder fra Danmarks største containerhavn videreføres på skinner eller med skib.

Letbaner

Forslag har været fremme om let/lokalbaner 1) i Århus, 2) på Odder- og Grenåbanen (evt. med stikbane til Tirstrup), 3) Århus-Randers, 4) Århus-Viborg, 5) Århus-Silkeborg-Herning (enten langs bestående skinnenet eller i ny tracé Århus-Silkeborg), 6) Århus-Horsens-Kolding. Behovet for disse baner er stort i et reelt næsten sammenhængende bysamfund med omkring en million indbyggere.

DSB har år tilbage nedlagt langt de fleste **lokalstationer** på den østjyske længdebane. Der er behov for at få alle disse genoprettet samt evt. visse nye, til brug for regionaltog og letbaner.

I Ålborg og Odense kan der være brug for tværgående letbaner.

Godstransport

Det er et stort problem at godstransporten stort set er nedlagt på den østjyske længdebane. F.eks. er tunge jerntransporter til og fra Randers henvist til motorvejen. Firmaet Lemvig, Müller og Munck har udtrykt stor utilfredshed hermed. Fra Løgstør blev tidligere eksporteret store varmerør pr. bane til hele Europa. Også disse er henvist til motorvejen. Store transportere fra Carlsberg-Tuborg-bryggerierne i Fredericia nægtes også adgang til bane. Posttransport på bane er afskaffet til fordel for fly- og biler. Selv sveller og skinner til baneforbedring transporteres pr. lastbil!

Både af hensyn til person- og godstransport er der behov for udvidelse af sporkapaciteten og generel opgradering af længdebanen. Danmark må også på dette punkt forberede sig på andre landes miljøkrav. Allerede i dag føres størstedelen af Danmarks eksport til Italien ud af Danmark på bane, fordi biltransport gennem Alperne er begrænset.

Nødvendig elektrificering af jernbane

Elektrificering vil mindske sundheds- og miljøbelastningen på grund af mindre partikeludslip og mere effektiv udnyttelse af energien og samtidig øge mængden af gods som kan komme på bane frem for lastbil.

Samtidig vil det løse en række problemer at få letbanestrækningerne samt hele den østjyske længdebane elektrificeret. Evt kan den gennemføres i form af batteri-drift nord for Århus. Forurenende dieseltog bør fjernes, og vindmøllestrøm – som der som bekendt er særlig meget af i Jylland - udnyttes på tidspunkter med lavt elforbrug, bl.a. til batteri-opladning og godstrafik om natten. Elektrificering kan være en af forudsætningerne for at få genindført godstrafik på længdebanen (bl.a. fordi der så ikke skal skiftes lokomotiv i Fredericia). Det nuværende system betyder i øvrigt også at IC 3-4-tog skal køre på diesel hele vejen under køreledningerne Fredericia-København. Diesel-osen kan ifl. sagkyndige oplysninger udover miljøbelastningen yderligere medføre korrosion af elledningerne. I kraft af en gammel, senere droppet, folketingsbeslutning ligger dele til elmasterne Fredericia-Århus faktisk på lager i Fredericia, og der er solid østjysk opbakning til en elektrificering.

Forslag til forbedring af infrastruktur Jylland-Fyn

1. Forbedring af gods- og persontransport: Elektrificering (evt. delvis batteridrift) og opgradering fra Fredericia til færgehavnene i Frederikshavn, Hirtshals, Grenå.
2. Ekstra spor Fredericia-Århus.
3. Spor til godstrafik og nærbane/letbane fra Grenå-banen ved Lystrup-østjyske længdebane v. Geding
4. Evt. genoprettelse af godsbane Løgstør-Viborg eller skibstransport af rør fra Løgstør.
5. Tidligere planlagt jernbane Thisted-Hanstholm bør etableres, så containertrafik fra Norge/Island/Færøerne kan omlades direkte til jernbane.
6. Jernbanestrækningen Tønder-Tinglev bør reaktiveres for gods og evt. passagerer.
7. Evt. elektrificering eller batteri-drift af banen Langå-Struer, ½-times-persontog
8. Evt. elektrificering eller batteridrift af banen Vejle-Herning-Struer-Thisted. Bl.a. begrundet i den meget store VE-produktion i området.
9. Elektrificering eller batteridrift af banen Lunderskov-Esbjerg.
10. Dobbeltspor på hele banen Lunderskov-grænsen (er elektrificeret).
11. El-Letbaner/lokaltog øst-vest i Ålborg (findes Skørping-Lindholm).
12. El-Letbaner/lokaltog i Århus by, Århus-Galten-Silkeborg-Herning. På eksisterende skinner Odder- Århus-Grenå, Århus-Viborg-Skive, Randers-Århus-Horsens-Vejle-Kolding. Mindst ½-times-drift.
13. Godsbanen Esbjerg-Bramming-Grindsted kan være grundlag for genoptagelse af personbefordring i sammenhæng med et nærbanesystem i og omkring Esbjerg.
14. Letbaner i Odense (lokaltog findes Odense-Fredericia og Odense-Svendborg).
15. Elektrificering eller batteridrift Odense-Svendborg.

Sjælland

Drop motorvejsudbygning

De store foreslåede motorvejsudbygninger omkring København og ny Frederikssund-motorvej vil blot tiltrække yderligere trafik og skabe ny trængsel. De bør droppes til fordel for massiv udbygning med kollektiv transport.

Dele af hovedstadsområdet trængselsproblemer kan løses ved at det politisk meldes klart ud, at den skinnebårne transport er den primære, og at bustransport er den sekundære (tilbringningsruter). Der etableres højprofilerede skifteterminaler med p-hus, servicecenter etc. Med nem overgang fra bus/privatbil til tog/metro/letbane (sporvogn).

Trængselsafgift eller road-pricing er absolut nødvendige for at begrænse trængslen på vejene og motivere til anvendelse af den kollektive trafik.

For at forbedre mulighederne for regionaltrafik, pendlertrafik og flere og hurtigere persontog samt godstransporten fra København til Jylland bør den nuværende flaskehals mellem København og Ringsted fjernes ved anlæg af ny bane København-Køge-Ringsted. Ringsted kunne etableres som en højtprofileret skifteterminal med hurtige pendlertog mellem Ringsted, Køge og København.

En jernbanetunnel Helsingør-Hålsingborg bør overvejes til aflastning af Øresundsforbindelsen, hvor det kniber med jernbanetransportkapaciteten.

Forslag til forbedring af infrastruktur på Sjælland

1. Skifteterminaler mellem tog/letbane/busser/cykler/biler
2. El-letbane-system i hele hovedstadsområdet inkl. ringbane Glostrup-Lyngby som supplement til S-tog/metro.
3. Elektrificering eller batteridrift Roskilde-Kalundborg.
4. Elektrificering eller batteridrift Ringsted-Nykøbing F-Nakskov/Rødby.
5. Forpligtelsen til personbefordring Nykøbing F-Gedser kan ikke dækkes med nuværende ene dobbelttur i døgnet, men bør udvides til at svare til færgetiderne.
6. Jernbanestrækningen Næstved-Dalmose-Slagelse med sidebane til Skelskær reetableres med person- og godsbeholdning.
7. Såfremt Stignæs havn etableres som dybvandshavn bør der anlægges sporforbindelse mellem Skelskør og Stignæs havn til brug for såvel havnen som de lokale tunge virksomheder.
8. Elektrificering Roskilde-Køge-Næstved.
9. På længere sigt bør tidligere skitserede projekt for jernbane Ringsted-Næstved-ny jernbanebro over Storstrømmen-Nykøbing F gennemføres.
10. Ny el-jernbane København-Køge-Ringsted.
11. Evt. jernbanetunnel Helsingør-Hålsingborg kombineret med ny bane Helsingør-Nivå-Allerød-Ganløse-Veksø-Høje Tåstrup-Køge (transportkorridor reserveret i Fingerplan 2007)
12. På eksisterende S-banenet i Kbh. bør af kapacitetshensyn etableres et 3. overhalingsspor mellem Ny Ellebjerg og Hundige og Hellerup-Holte samt et antal nye S-togstationer (Fingerplan 2007)
13. Hundested havn er defineret som søtransportcenter med internationale forbindelser, såvel bulk, stykgods som containere. Stål fra Stålvalseværket bør transporteres hertil via jernbane og udskibes.
14. Det bør forhindres at Hovedstadsregionens jernbaneselskab afhænder sine godslokomotiver, der tidligere blev brugt til meget tunge godstransporter fra bl.a. Stålvalseværket.
15. DN vender sig imod en Femer-motorvejsforbindelse fordi den kan generere meget stor gennemgående lastbiltrafik Sverige-Tyskland på de sjællandske motorveje. Hvis man fastholder jernbaneforbindelsen bør godstransporten tilbageføres, så der frigøres kapacitet på strækningen Ringsted-grænsen, så yderligere indenlandsk person- og godstransport kan gennemføres med eksisterende strækningkapacitet.

Bornholm

Der foreligger planer for omfattende udvidelse af færgekapaciteten med energislugende hurtigfærger til såvel passagerer, biler som gods. Det bør nærmere vurderes hvordan transporten til øen kan gennemføres med mindst mulig CO₂-udslip og størst mulig sikkerhed for at godstransport ikke fortsætter på landevej.

Kattegat-forbindelse?

DN vender sig imod en motorvejsforbindelse over Kattegat. I stedet for dette og for at undgå CO₂-forurenende Katamaran- og fly-transport er der behov for en massiv oprustning af det landsdækkende hovedjernbanenet, der sikrer effektiv godstransport og kortere rejsetid, f.eks. København-Odense højst 1 time, Århus højst 2 timer, Ålborg højst 3 timer. En jernbanetunnel under det sydvestlige Kattegat kunne være en mulighed.

Færger og skibe

Der bør stilles krav til kraftig begrænsning af CO₂-, NO_x og partikkelforurening fra færgetrafik som øvrige skibstrafik.

På vegne af transportgruppen i DNS klimanetværk
Chr. Bundgård