

30. oktober 2013: På vegne af brancheorganisationerne Danmarks Automobilforhandler Forening, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, De Samvirkende Købmænd og Dækbranchens Fællesråd udsender Intercom pressemeddelelse om **trafikal fremkommelighed i landets tre store byer**.

**Bemærk:** Der er fine muligheder for **fotos og videointerviews** på de lokationer i **Odense, Aarhus og København**, som er angivet i billedteksterne.

Pressemeddelelsen bringer et **grelt eksempel** på, hvordan **biltrafikken sættes totalt i stå**. Det er i **Gothersgade i København**.

## Bedre fremkommelighed for alle

*Et levende erhvervsliv kun muligt, hvis også bilerne kan komme frem*

En bred kreds af erhvervsorganisationer går nu ind i debatten om trafikforholdene i Danmark. De opfordrer til, at man fordeler trafikken på flest mulige platforme og optimerer fremkommeligheden for alle trafikformer så meget som muligt, så alle kan komme hurtigt og bekvemt frem.

Brancheorganisationer repræsenterende salg af biler, reparation af biler, butikslivet i Danmark samt dækbranchen har i et stykke tid fulgt fremkommeligheden for biler i landets tre store byer, ikke mindst i relation til butikslivet og erhvervslivet som helhed.

Selv om der er meget store forskelle i den måde, bystyret i Odense, Aarhus og København griber trafikken an på, så er der også visse ligheder:

"Biltrafikken er på tålt ophold i landets storbyer. Alle byerne ønsker et levende erhvervsliv, men er ikke meget for at acceptere, at fremkommelighed for biler er vigtig, både når det gælder distribution af varer, firmabilisters kørsel til og fra møder, og privatpersoners brug af bilen til at køre børn til skole, til indkøb, til besøg hos læger, tandlæger, motionscentre med mere," siger direktør Jens Brendstrup fra Danmarks Automobilforhandler Forening (D·A·F).

De fire brancheorganisationer har lagt resultatet af deres indledende undersøgelser frem i tre notater, en for hver af de tre store byer. Organisationerne noterer samtidig, at København indtager en beskæmmende placering som nummer som nr. 86 ud af 96 registrerede kommuner i DI's seneste opgørelse over erhvervsvenligheden i landets kommuner. For et år siden var København nr. 70. Aarhus er nr. 63 og Odense nr. 57 på DI's liste over erhvervsklimaet i landets kommuner.

Brancheorganisationerne har set nærmere på storbyernes holdninger til bilismen:

"I Odense er hele byrådet markant optaget af at skabe økonomisk vækst gennem et erhvervsvenligt klima. I Aarhus vil man være Vestdanmarks Vækstcenter, men byrådet plejer i høj grad interesser på det sociale og kulturelle område. I København ser mange medlemmer af Borgerrepræsentationen bilerne som et problem i stedet for en ressource, og her skaber man mange hindringer for bilismen, imens Folketinget gør sig parat til at sende signaler om, at København ikke kun er københavnernes by, men hele landets hovedstad," vurderer direktør Erik S. Rasmussen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark.

Brancheorganisationerne anerkender, at regeringen er meget opmærksom på den måde, vejarbejder håndteres på i storbyerne, og at regeringen vil hjælpe med at løse de dermed forbundne trængselsproblemer. Men regeringen må gerne komme meget mere aktivt ind over ud fra et helhedssyn, mener man i erhvervslivet.

I København sættes biltrafikken totalt i stå

"I København kan vi dokumentere steder, hvor offentlige anlægsopgaver generer biltrafikken, så den går helt i stå," siger vicedirektør Claus Bøgelund Nielsen, De Samvirkende Købmænd, og han peger helt konkret på både Østerport og Nørreport Station som eksempler. Ved Nørreport har man indskrænket den stærkt trafikbærende Gothersgade til kun at passere Nørrevold i ét spor.

"Bilisterne må på skift køre den ene vej og den anden vej, lige som når der er vejarbejde på en sognevej. Resultatet er total trafikforstoppelse hver eneste dag i arbejdsugen fra kl. 7 til kl. 20, og ud over de ekstra miljøbelastninger det skaber i form af unødvendige udstødningsgasser, så er konsekvenserne af den slags trafikstyring, der ofte står på i månedsvis, dokumenterbart dybt negative både for butikslivet og for hele erhvervslivet i bykerne, når kunder og varer ikke kan komme frem," fortsætter Claus Bøgelund Nielsen.

Spildtiden i trafikken i Hovedstadsregionen kan omregnes til godt 22.000 fuldtidsstillinger på årsbasis. På landsplan er det opgjort, at ventetiden koster samfundet 13 milliarder kroner årligt. Desuden peger et studie på, at folk arbejder 10-15 minutter længere for hver time, de sparer i rejsetid.

"Vores ønske er at få regering og folketing, og ikke mindst medlemmerne af Transportudvalget til at interessere sig aktivt for at skabe fremkommelighed for alle trafikformer. Med det trafikale pres, vi er oppe på i dag, gælder det ikke om ud fra ideologiske eller grønne agendaer at begrænse enkelte trafikformer, men om at lede den samlede trafik ud på flest mulige platforme og gøre det så let som muligt for alle trafikanter og trafikformer at komme hurtigt og bekvemt frem. På den måde støtter man målsætningen om bedre erhvervsklima, flere arbejdspladser og vækst i forretningen Danmark," konkluderer direktør Volker Nitz, Dækbranchens Fællesråd.

De fire brancheorganisationer, Danmarks Automobilforhandler Forening, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, De Samvirkende Købmænd og Dækbranchens Fællesråd, vil følge situationen i den kommende tid.

## Billeder og billedtekster:

### Download:

Billeder er vedlagt denne pressemeddelelse i mellemhøj opløsning (1800x1200 pixel).

Du kan også hente billederne i fuld opløsning her:

<https://www.dropbox.com/sh/6etv4j1ddxba59a/L5qAaAsoD2>

Vil du downloade et foto, så klik på det og klik på ikonet "More actions" i skærmens nederste højre hjørne og dernæst på "Download."

### Fotos København:

#### Gothersgade foto 1.jpg

*Gothersgade er en stærkt trafikbærende hovedfærdselsåre i Københavns centrum. Hvor den krydser Nørre Voldgade, er den på grund af vejarbejde gjort ensporet. Bilisterne må på skift køre frem fra hver sin side, lige som ved vejarbejde på en sognevej. Her er der imidlertid tale om en af hovedstadens vigtige trafikåre. På dette billede, taget den 7. oktober kl. 13.51, altså længe før myldretiden sætter ind, holder bilerne ganske unødvendigt i kø helt ned til Kongens Nytorv (foto: Intercom).*

#### Gothersgade foto 2.jpg

*Under vejarbejdet har Københavns kommunes planlæggere valgt at gøre Gothersgade langt smallere end nødvendigt. Vejbanen er her seks meter bred, faktisk bred nok til at biler kan passere i begge retninger, og der er to meter yderligere at tage af uden for vejarbejdet. På dette billede, taget den 21. oktober kl. 15.36, vælger en cyklist at benytte den tomme vejbane i udgående retning, mens bilister holder i kø helt ned til Kongens Nytorv og venter på, at køreretningen skal skifte (foto: Intercom).*

### Fotos Aarhus:

#### Viborgvej.jpg

*Viborgvej er en af syv ind- og udfaldsveje til og fra Aarhus. På en længere strækning, her mellem Østjydske Motorvej og Anelystvej, har den ellers firesporede vej kun to spor, og der er myldretidstrafik i begge retninger hele dagen, så trafikken går i stå ved hver rundkørsel eller lyskryds. En udbygning af Viborgvej til fire spor som ønsket af Teknik og Miljø vil koste 170 millioner kroner. Billedet er taget den 21. oktober kl. 17.48 i retning ud af byen (foto: Morten Alstrup).*

Ormslevvej.jpg

*Hvor Aarhus Syd Motorvejen krydser Ormslevvej, ville af- og tilkørselsramper kunne fordele trafikken meget bedre via Ringvej Syd til og fra den østlige del af Aarhus. I stedet er resultatet trafikpropper på den hårdt pressede Skanderborgvej, der sander til hver dag ved Viby Torv. Teknik og Miljø har ønsket at bruge 136 millioner kroner på at forbedre fremkommeligheden her. Billedet er taget den 21. oktober kl. 15.22 i retning mod Viby (foto: Morten Alstrup).*

Fotos Odense:

Thomas B Thriges gade foto 1:

*Dilemmaet med Thomas B. Thriges gade: Den transporterer en masse trafik, men den skærer Odenses gamle bydel over i to. Kunne den graves ned? (foto: Intercom)*

Thomas B Thriges gade foto 2:

*Dilemmaet med Thomas B. Thriges gade: Den transporterer en masse trafik, men den skærer Odenses gamle bydel over i to. Kunne den graves ned? (foto: Intercom)*

Informationscenter:

*Odense Kommune har indrettet en hel bygning til informationscenter om trafikken i Odense. Her kan besøgende få informationer og tale med kommunens medarbejdere om de mange trafikale projekter i byen (foto: Intercom).*

Noter:

Spildtid i trafikken

A) Kommission for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet (Trængselskommissionen) beskæftiger sig i et notat fra 14. juni 2012 med spildtiden i trafikken i Hovedstadsregionen.

Forsinkelsestimer i Hovedstadsregionen pr. hverdagsdøgn i 2010 opgøres for hele regionen til 128.017 timer. Heraf tegner København og Frederiksberg kommuner sig for 50.758 timer. Af de timer, falder de 28.990 timer i myldretidsperioder, mens 21.767 timer falder i øvrige dagtimer.

København og Frederiksberg kommuner har 10,6% af vejnettet i Hovedstadsregionen, men tegner sig for 39,6% af regionens spildtid.

Denne overrepræsentation er der naturligvis mange årsager til. Vejnettet i selve København og Frederiksberg er mindre egnet til at afvikle store mængder trafik, og samtidig gøres der i København anstrengelser for at begrænse udnyttelsen af det vejareal, der nu en gang er til stede.

Når forsinkelsestimerne på et hverdagsdøgn omregnes til årsbasis, bliver det til cirka 29 millioner tabte køretøjstimer. Det er på den baggrund beregnet, at den samfundsøkonomiske værdi af forsinkelsestimerne i regionen svarer til ca. 6,8 mia. kr.

Tabet af timer kan omregnes til godt 22.000 fuldtidsstillinger på årsbasis.

*Kilde: COWI : "Trængselsindikatorer for hovedstadsregionen"*

B) DI's Vision 2050 oplyser, at der på hverdage spildes omtrent 250.000 timer i trafikken i Danmark, hvilket – fordelt på den samlede arbejdsstyrke i Danmark – svarer til i gennemsnit fem minutter per dansker. Ventetiden koster samfundet 13 milliarder kroner årligt.

*Kilde: DI's Vision 2050, kapitel 1 side 21, marts 2011*

C) Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, er et studie, hvor Transportministeriet i 2010 bad Copenhagen Economics analysere, om bedre infrastruktur får pendlere til at arbejde flere timer. Konkret peger resultaterne på, at en time sparet rejsetid medfører en stigning i arbejdstiden i omegnen af 10-15 minutter, dvs. 17-25 procent.

*Kilde: Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, juni 2011*

D) København og Erhvervslivet: En aktuel undersøgelse foretaget af Berlingske Research blandt 1.373 københavnske virksomheder viser, at næsten 31 procent af virksomhederne mener, at erhvervsklimaet i København er blevet forværret i de seneste fire år, mens 17,3 procent vurderer, at det er blevet forbedret. På spørgsmålet om, hvad der er Københavns største kommunalpolitiske udfordring i forhold til at tiltrække nye investeringer og arbejdspladser, peger præcis en tredjedel af de adspurgte som det væsentligste punkt på utilstrækkelig infrastruktur, fremkommelighed og for få parkeringspladser.

*Kilde: Berlingske Tidende, 23. oktober, Business, side 6-7.*

## Bilag:

Notat København og trafikken.pdf

Notat Aarhus og trafikken.pdf

Notat Odense og trafikken.pdf

## Yderligere informationer:

Vicedirektør Claus Bøgelund K. Nielsen, De Samvirkende Købmænd (DSK), 23 45 30 59, [cbn@dsk.dk](mailto:cbn@dsk.dk), [www.dsk.dk](http://www.dsk.dk)

Direktør Erik S. Rasmussen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD), 43 99 66 33, [esr@cad.dk](mailto:esr@cad.dk), [www.cad.dk](http://www.cad.dk)

Kommunikationschef Lisa Sandager Ramlow, Danmarks Automobilforhandler Forening (D·A·F), 60 56 83 85, [lsa@daf.dk](mailto:lsa@daf.dk), [www.daf.dk](http://www.daf.dk)

Direktør Volker Nitz, Dækbranchens Fællesråd (DBFR), 39 63 97 79, [vn@dbfr.dk](mailto:vn@dbfr.dk), [www.dbfr.dk](http://www.dbfr.dk)

Fotos af kontaktpersoner rekvireres hos de pågældende organisationer.