

København den 17. juni 2021

Til folketingets partier

Det har været ”vejenes tur” siden 1936

I anledning af de igangværende infrastrukturforhandlinger vil vi gøre opmærksom på, at Danmark har et statsligt vejsystem på 3.800 kilometer i verdensklasse, mens vort kollektive trafiksystem er udsultet gennem årtier. Vort statsvejnet er løbende vedligeholdt og moderniseret således, at ”vejkassen”, belægninger, signalsystemer, skiltning med videre er helt i top. Tillige er det ombygget i forbindelse med indførelse af højere hastighedsgrænser på mange veje og godkendelse af modullastvogne. Der er ingen rimelighed i at udbygge statsvejnettet yderligere. Der er ikke tale om genopretning af årtiers forsømmelser som på banenettet. Dog er det afgørende, at der også kommer rigtige cykelstier på alle statslige veje - bortset fra motorvejene.

Hvis banesystemet var blevet behandlet med samme omhu som vejsystemet var der ikke nedlagt så mange banestrækninger, men i stedet anlagt flere dobbeltspor og elektrificeret det meste af nettet og med togservice med moderne elektrisk materiel og hyppig drift. Derfor er de penge, der er bevilget til banenettet gennem årene, primært er gået til genopretning, vedligeholdelse og derfor ikke sammenligneligt med vejnettet, som primært gennem årtier har fået penge til nye anlæg.

Det har været vejenes tur lige siden 1936, hvor der kom et lobbyforslag - inspireret af arbejde med motorvejsbygninger syd for grænsen - om *det store motorvejs-H* - omfattende et sammenhængende net på ca. 700 kilometer motorvej. Efter at Vejdirektoratet blev oprettet i 1949 kom der ekstra fokus på vejene og det er fortsat siden. Nu er motorvejsnettet på mere end 1000 km.

Anlægsarbejderne vedr. *det store motorvejs-H* begyndte i 1941 men tog rigtig fart i begyndelsen af 50-erne. Motorvejsplanerne overskyggede alle tanker om forbedring og udbygning af banenettet. I stedet

blev baner nedlagt og andre forsømt. Vi fik f.eks. ikke elektrisk drift, højere hastigheder, hyppige forbindelser og højt serviceniveau på stationer og i tog. Schweiz blev desværre ikke vort forbillede.

”Nu har vi veje nok”. Det sagde den navnkundige, nu afdøde, vejdirektør gennem 25 år, Per Milner i et interview af Birgitte Marfelt i Ingeniøren. Se det:

<http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf> . Han fik næsten altid sin vilje og sine veje overfor en lang række ministre og regeringer.

"Aftale om grøn trafikpolitik" kunne have været en vendepunkt

Den 29. januar 2009 blev der indgået en bred trafikaftale: "Aftale om grøn trafikpolitik." Bag aftalen stod Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

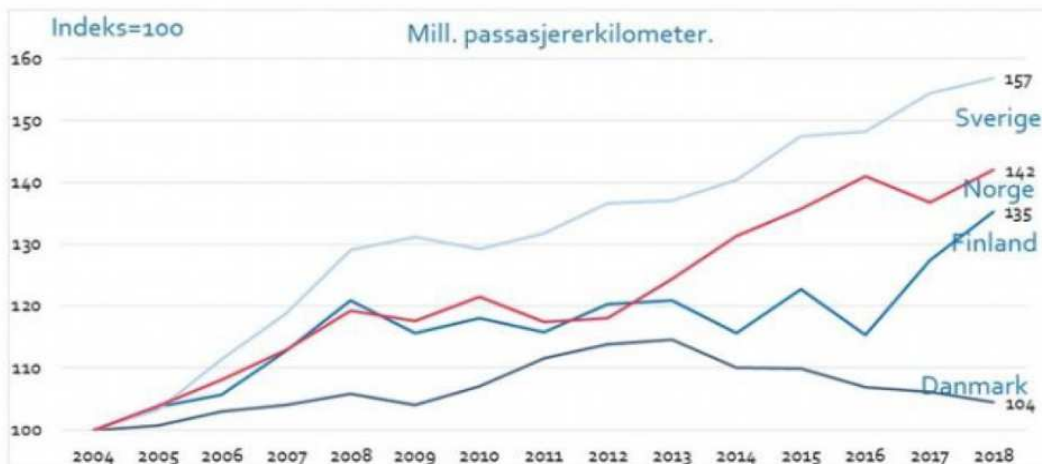
- 1. Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.**
- 2. Transportens CO2-udledning skal ned.**
- 3. Støj og luftforurening i byerne skal ned.**
- 4. Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.**
- 5. Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.**
- 6. Infrastrukturanlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.**

Aftalen var et lyspunkt. Nu skulle man styre trafikpolitikken i mere bæredygtig retning.

Hvordan er det så gået med efterlevelsen af aftalen? Virkelig skidt. Man er milevidt fra de opstillede mål for den kollektive trafik, som tværtimod har tabt mange passagerer. Der er investeret en pæn del i banetrafikken. Men en genopretning og udbygning til moderne standard vil dog kræve en langt større indsats. Bustrafikken er skåret ned over store dele af landet, og taksterne i al kollektiv transport er steget kraftigt. Høje priser og ringere service har jaget folk over i bilerne

Vi indtager nu f.eks. en dumpeplads i forhold til udviklingen i togtrafikken i de andre nordiske lande:

Togtrafik i Norden



Samtidig er CO₂-udledningen fra vejtrafikken steget, og støjbelastningen fra vejtrafikken har nået nye højder. Luftforureningen er der heller ikke kommet styr på, og cykeltrafikken er gået ned – bortset fra i København.

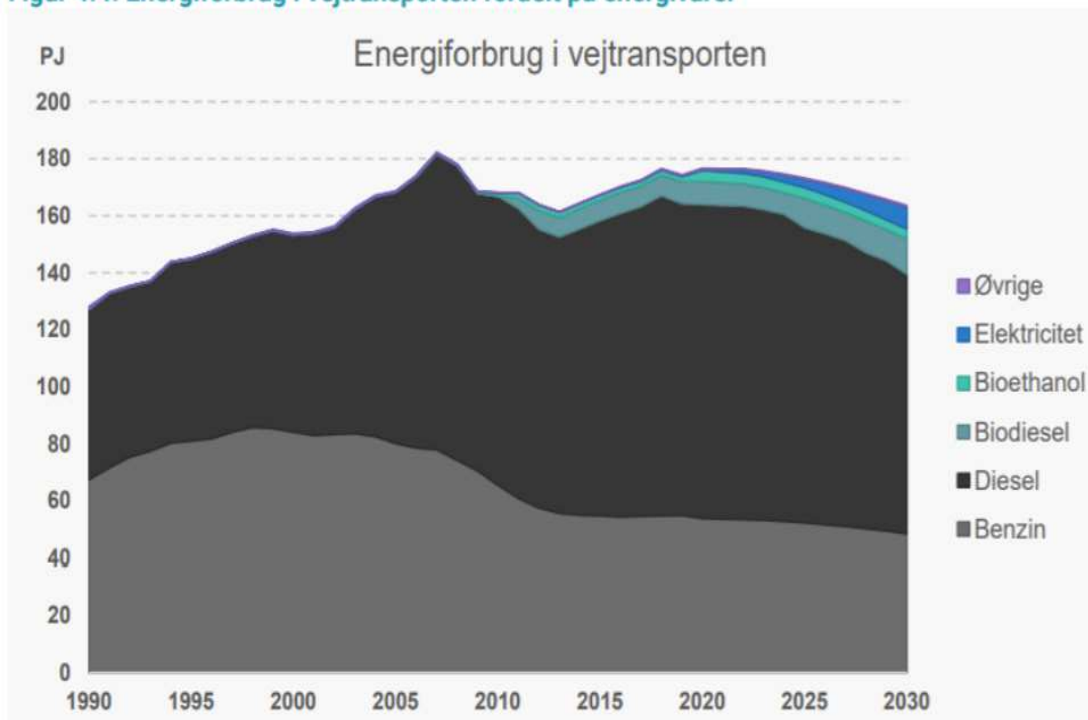
Klima og vejtransport. Klimasvigt forude

Som det tegner sig nu vil et infrastrukturforlig være en katastrofe for klimaet. Formuleringen fra forståelsespapiret (nedenfor) blev ved fremlæggelsen af infrastrukturforslaget udsat for greenwashing, men er reelt milevidt fra håbet om “grøn omstilling” i form af en grøn mobilitetsplan, der flytter persontransport fra biler til den bløde trafik eller kollektiv trafik med et mix af disse. Nu synes det at blive omvendt; at et infrastrukturforlig kommer til at betyde endnu mere biltrafik.

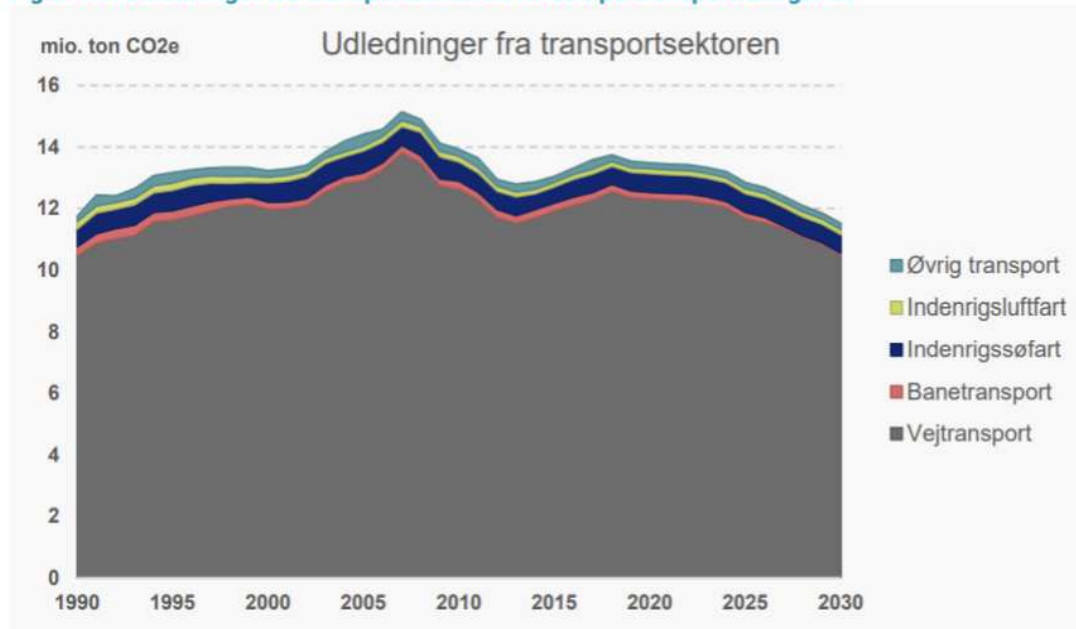
"En ny regering vil forhandle en aftale om infrastruktur, så klima-og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme (s 4)". Forståelsespapiret.

Det ser mildt sagt skidt ud med efterlevelse af klimamålsætninger i 2030 når det drejer sig om energiforbruget til vejtransporten. Her fra oplæg af Jeppe Juul fra Rådet for grøn omstilling ved webinar den 3. juni 2021 Baseret på Energistyrelsens fremskrivninger. Webbinaret var arrangeret af "Broen til Fremtiden".

Figur 4.4. Energiforbrug i vejtransporten fordelt på energivarer



Figur 4.1. Udledninger fra transportsektoren fordelt på transportkategorier



Bemærk, at kun banetransport forventes at minimerer CO2-udslippet voldsomt:

Energistyrelsens fremskrivninger og kritik fra Klimarådet

Energistyrelsen forventer en trafikvækst på 21 % frem til 2030 dersom den nuværende transportpolitik fortsætter og de infrastrukturinvesteringer, som regeringen lægger op til, gennemføres. Deraf forventer Energistyrelsen at 9 procentpoint kan henføres til de evt. infrastrukturinvesteringer.

Klimarådet har i et vurderingsnotat kommenteret transportområdet i ”Klimastatus og fremskrivning 2021” fra Energistyrelsen. Her er Klimarådets specifikke kommentarer vedr. effekter af konkrete infrastrukturprojekter:

Der efterlyses bl.a. opgørelser over infrastrukturinvesteringernes klimaeffekt, som regeringen indtil nu har nægtet at udarbejde.

2. Fremskrivningen bør vise effekter af konkrete infrastrukturprojekter

Den offentlige sektor er ansvarlig for langt størstedelen af de store infrastrukturinvesteringer. Mange af disse investeringer vil have en direkte indflydelse på udledningerne, både gennem øget trafikarbejde og fordelingen mellem transportformer og i anlægsfasen.

Klimarådet finder det positivt, at det i *Klimastatus og -fremskrivning 2021* er belyst, at 9 procentpoint af den forventede trafikvækst på 21 pct. i perioden frem til 2030 kan henføres til forventede infrastrukturinvesteringer. Det svarer til 0,7 mio. ton CO₂e i 2030.

Idet udledninger påvirkes af både allerede vedtagne og kommende statslige investeringsbeslutninger opfordrer Klimarådet til, at de enkelte større infrastrukturinvesteringer indgår eksplicit i klimafremskrivningen, med angivelse af de forventede udledninger fra vejtransporten og bygge- og anlægssektoren. Klimarådet anerkender, at dette kan være en vanskelig opgave, men foreslår, at man som minimum supplerer fremskrivningen med en opstilling af de væsentligste planlagte statslige investeringers indflydelse på de samlede forventede udledninger, som følge af anlægsfasen samt deres påvirkning af trafikefterspørgslen. Rådet opfordrer til, at også forprojekter inkluderes, således at de mulige effekter fra projekter, der endnu ikke er besluttet, fremgår. Dette vil bidrage til en forståelse af hvor store yderligere reduktioner, der skal findes andre steder, såfremt et givet infrastrukturprojekt vedtages.

Klimarådets formand til politikerne:

Byg cykelstier i stedet for motorveje

Interview i Berlingske ved Vibeke Lyngklip Svansø med Klimarådets formand Peter Møllgaard i Berlingske den 3. april 2020

Klimarådets formand til politikerne: Byg cykelstier i stedet for motorveje Coronakrisen rykker ikke ved Danmarks muligheder for at nå 70-procents målsætningen, men det er helt afgørende, at en genopretningsplan for økonomien bliver skruet sammen, så den accelererer den grønne omstilling, samtidig med at den øger beskæftigelsen på kort sigt.

”Det er vigtigt, at man ikke i jagten på beskæftigelse tager initiativer, som på længere sigt vil modarbejde klimamålet. Sat på spidsen ville det være smart at investere mere i cykelstier end i motorveje. Det kunne give den samme beskæftigelseseffekt, men er et godt eksempel på, at man kan gøre noget, hvor det giver samme beskæftigelseseffekt, men hvor det ene har et mere grønt fokus, mens det andet har et mere sort fokus” siger Peter Møllgaard.

Registreringsafgiften pr. bil reduceret med mere end 50% siden 2016.

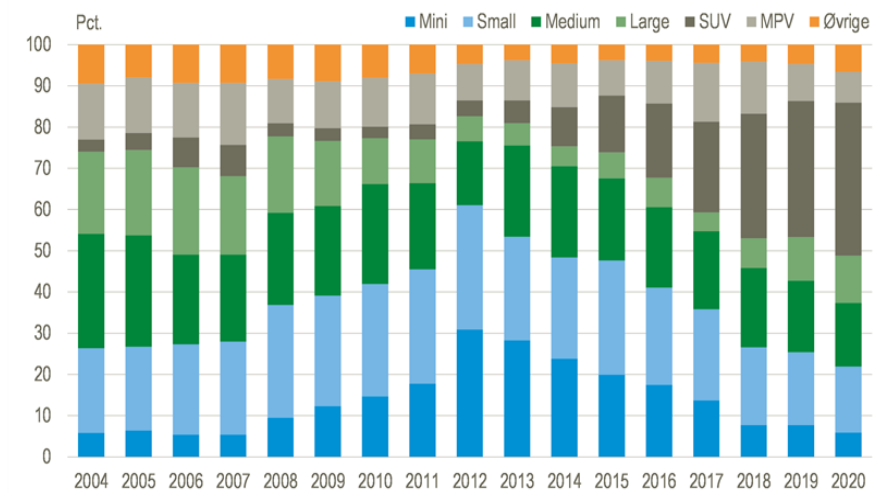
”Aftale om grøn trafikpolitik” blev desværre fuldkommen underløbet af Lars Løkke Rasmussens regeringer. Man gjorde det meget billigere at købe og bruge bil frem for den kollektive trafik, som trafikaftalen ellers skulle understøtte. Allerede i 2007 havde den daværende venstreledede regering sænket bilafgifterne markant. Tænk tanken Concito har beregnet, at samfundet derved mistede

indtægter på cirka ti milliarder kroner om året. Siden er det gået slag i slag med at undergrave hovedpunkterne i "Aftale om grøn trafikpolitik". Totalt set er registreringsafgiften per bil sænket med cirka 53 procent fra 2007 til 2018. Ved finanslovene for 2016, 2017 og 2018 blev den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil således nedsat med ca. 50%. Og så får man tilmed en langt større, mere forslugne, kraftigere og mere luksusræget bil for en langt lavere pris.

Betydelig stigning i andelen af SUV'er og MPV'er siden 2015

37 pct. af de penge, familierne brugte på nye biler i 2020, gik til segmenterne (↓ [Segmentoversigt \(excell\)](#)) *mini, small og medium*, mens 45 pct. gik til *SUV og MPV*. Det er en betydelig fremgang siden 2015 for SUV'erne og MPV'erne, der dengang stod for 22 pct. af familiernes køb. Omvendt er de tre førstnævnte segmenter gået tilbage fra 68 pct. i 2015.

Familiernes forbrug på nye biler fordelt på segmenter



Kilde: www.statistikbanken.dk/bil50

Det er endnu mere udpræget for firmabilerne, der i øvrigt efter få års afskrivninger kommer ud til familierne.

Afgifter på benzin er stort set på samme niveau som i 1989. Kun cirka 1,30 kroner højere per liter.

I forlængelse af Anders Fog Rasmussens (V) regerings forhøjelse af den generelle motorvejshastighed til 130 kilometer i timen i 2004 har Lars Løkke Rasmussens regeringer fulgt op med yderligere forhøjelser af hastighedsgrænserne på dele af det øvrige vejnet. Mere vejstøj, større energiforbrug og CO₂-udslip og øget pres på vejene og har været sikre konsekvenser.

Vores bøn er derfor, at ambitionerne fra 2009-aftalen igen bliver fremdraget. Det burde indebære, at alle planer om nye motorveje, vej-tunnelprojekter og andre store vejanlæg bør opgives. At udbygge vejsystemerne yderligere er spild af penge og vil ødelægge/forringe naturværdier, splitte bysamfund, forstærke butiksdøden og jage folk fra hus og hjem. Dertil kommer, at nye store vejanlæg vil betyde voldsomme støj- og andre miljøbelastninger, stimulere centraliseringen og undergrave alle målsætninger om reduktion af energiforbruget og CO₂-udledningerne.

Danmark vil gerne være i front på miljø- og klimaområdet. Derfor ville det være oplagt at komme med en plan for at få styr på den vildtvoksende vejtrafik. Alligevel lægges der i forhandlinger op nærmest ekstreme udbygninger af det statslige vejnet. Regeringen havde lovet en "grøn mobilitetsplan" med spillede i stedet ud med en infrastrukturplan bl.a. med forslag om 46,9 mia. kr. til nye statsveje. Derefter kom venstre med et overbud med forslag om nye statsveje til 63,5 mia. kr.

Det virker meningsløst i betragtning af, at vi har et af verdens mest udbyggede vejsystem. Vi har således mere end 4 gange så mange kilometer motorvej i forhold til indbyggere som UK, der ellers er

velforsynet. Derfor synes vi, at det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen om minimering af gener og belastninger – såsom støj - fra de store vejanlæg – herunder indførelse af lavere hastigheder for at minimere støjbelastningen.

Vejprojekterne er primært affødt af en uhensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede overflødige vejanlæg bl.a. på basis af tendentiøse samfundsøkonomiske beregninger. Natur- klima- støj og andre miljøbelastninger indgår stort set ikke i vurderingerne. Den postulerede samfundsmæssige gevinst udgøres primært af nogle mere eller mindre fiktive tidsgevinster de næste årtier, som så prissættes til stadig højere timepriser.

Først fremskriver man biltrafikkens omfang - uanset alle konsekvenser heraf. Dernæst beregner man et "tidstab" for biltrafikken ved at sammenligne med en tænkt optimal situation, hvor man er den eneste bilist på vejen og kører med højest tilladte hastighed. Den ekstra tid er så "forsinkelsestid", som prissættes til høje beløb. Den allerstørste post – ofte op til 80 % - i de såkaldt samfundsøkonomiske regnestykker er tidsgevinst omregnet i kr. og især "forsinkelsestid" tæller tungt. Se mere: <https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/TRU/bilag/101/1979945.pdf>

I togtrafikken kunne tiden bruges til arbejde, læsning eller hvile.

I Danmark beregnes forsinkelser for biltrafikken som nævnt ved at sammenligne med en situation hvor man er den eneste bil på vejen og kører med højest tilladte hastighed. Trafikekspertene i OECD afviser denne beregningsmetode, som værende fuldkommen urealistisk, dyr og miljøødelæggende. Man kan ikke udbygge vejinfrastrukturen til et niveau så alle bilister kan komme uhindret frem på alle tidspunkter.

Alligevel er det den slags beregninger, der primært styrer trafikinvesteringerne i Danmark.

Free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes. Such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds – an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities



Source: ECMT, 2007.

Urban roads are not built to deliver free-flow speeds 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Congestion management policies should not seek to do so either.

Kilde: Side 12 i denne OECD/ECMT rapport

<https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789282101506-sum-en.pdf?expires=1551166250&id=id&accname=guest&checksum=4F4A1169764C02BBD1603EE30A5AB218>

Motorveje er noget politikere og andre lobbyister kræver når de ikke har andre ideer. Staten betaler.

Der er ikke belæg for at motorveje skaber udvikling i tyndt befolkede landsdele. Se Analyse fra KRAKA

”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne”

http://kraka.dk/analyse/ingen_effekt_af_motorveje_paa_lokal_befolkningsvaekst_i_landomraaderne

Der sker desværre normalt det, at de forvejen ”stærke” områder af landet bliver endnu stærkere. De suger yderligere aktivitet til sig. *Man kan jo køre i begge retninger på en motorvej.* Alligevel kræves der konsekvent motorveje. Staten betaler. Erhvervsbladet havde - for år tilbage - et interview med en *afgående* erhvervschef om krav om motorveje. ”Han udtalte, at motorveje altid var noget man krævede som vækstmotor, hvis man ikke havde andre ideer til udvikling af ens kommune. Det var så bekvemt, idet det er staten der betaler. Hvis motorvejen kom og ikke havde den ønskede effekt så havde man som erhvervschef formentlig fået andet job og forladt kommunen og de vejkrævende politikerne var nok ude af politik. Hvis motorvejen ikke kom så havde man fortsat en undskyldning for at der ikke skete nogen udvikling”.

Det er blevet et mantra i kampen for flere veje, at det er nødvendigt for at skabe vækst og beskæftigelse. Der er som nævnt ikke støtte for en sådan argumentation i forskning og erfaring - især ikke i et land, der i forvejen har et fantastisk udbygget vejsystem. Nye veje hjælper ikke de områder som de påstås at hjælpe. Erfaringerne fra bl.a. Nordjylland, Lolland-Falster, Vestsjælland, Sydsjælland og Langeland viser, at store motorvejsanlæg tværtimod har tappet områderne for aktivitet. Det er Østjylland, Midtfyn og Københavnsområdet, der primært har tiltrukket arbejdspladser som følge af de store vejinvesteringer, men disse områder har samtidig fået en voldsom miljøbelastning som følge af den voldsomme bilpendling.

Aktuelt drejer det sig bl.a. om følgende projekter, som er klimabelastende, miljøødelæggende, overflødige og derfor bør droppes. Listen er ikke udtømmende, idet der er mange andre forslag.

Projekter, som er overflødige og ødelæggende	Anslået udgift. Mia. kr.	Kommentarer
Hærvejsmotorvej på strækningen Hobro-Viborg-Give-Haderslev Det må bemærkes at dette vejanlæg ikke er med i regeringens udspil. Man har - fra regeringshold - udtrykt stor modstand mod projektet, som er fremført af Venstre.	15,6-22,2	En motorvej i Midtjylland er overflødig og vil ødelægge naturområder for altid. Klimabelastningen - både ved de store anlægsarbejder og brug af vejen vil være meget stor. Se mere om projektet her: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Kommentarer%20til%20VVM-unders%C3%B8gelse%20vedr.%20en%20evt.%20H%C3%A6rvejsmotorvej%20fra%20Haderslev%20til%20Give.pdf
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4 Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	0,4 0,9	Udvidelse af de radiale motorveje mod Storkøbenhavn vil forstærke bilpresset og tilmed betyde, at S-banen til Hillerød - til skade for miljøet - vil miste passagerer. Se mere: https://noah.dk/sites/default/files/2018-11/Kommentarer%20til%20VVM-unders%C3%B8gelsen%20vedr%C3%B8rende%20en%20evt.%20udvidelse%20til%20motorvej%20mellem%20Aller%C3%B8d%20og%20Hiller%C3%B8d.pdf
Rute 23. Motorvej fra Regstrup til Kalundborg	1,9	En sådan motorvej til ødelægge naturområder, splitte lokalsamfund samt støjbelægge store områder. En motorvej til tillige give et trafikspring/hastighedsspring,

		der yderligere vil undergrave klimamålsætningerne. Der er i stedet brug for forbedring af togtrafikken til Kalundborg med dobbeltspor og hyppig elektrisk drift.
Udvidelser på E45: Vejle N-Skanderborg S Aarhus S-Aarhus N Udvidelse af E 45/E20 ved Kolding	3,5 2,1 0,6	Den overvejende del af trafikken på E45 er lokaltrafik/pendlertrafik. En forbedret banetrafik med tilsluttende anden kollektiv transport vil kunne opsuge mange pendlere og derved også lette bilpresset/parkeringspresset f.eks. i Aarhus.
Anlæg af en motorvej vest om Aalborg over Egholm	7,0	Der er i forvejen 10 vejbaner over/under Limfjorden ved Aalborg. Det er rigeligt ved fornuftig brug. Der er stort set kun (endog før corona) nedsat hastighed en halv time fra 7.30 til 8.00 fra nord før Limfjordstunnelen. Og der er kun 1,05 person i de biler, som kortvarigt evt. må nedsætte hastigheden. En ekstra motorvej er overflødig og vil ødelægge naturværdier og støjbelægge områder, som nu er uden trafikstøj. Klimabelastningen - både ved de store anlægsarbejder og brug af vejen vil være meget stor. Se mere: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nej%20tak%20til%20ny%20motorvej%20over%20Egholm%20ved%20Aalborg.pdf
Motorvej fra Tværvej til Frederikssund	2,9	En motorvej vil ødelægge natur og støjbelægge store områder som i dag ikke er ramt af trafikstøj. Tillige vil en motorvej suge passagerer ud af S-banen til Frederikssund og belaste vejsystemerne i store dele af Storkøbenhavn. Se mere: https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/02/Nej-tak-til-motorvej-fra-Tvaervej-til-Frederikssund.pdf

Motorvej mellem Næstved og Rønnede	1,5	En motorvej vil ødelægge natur og forstærke bilpresset og <u>trængslen på Køgebugtmotorvejen</u> og længere inde i Storkøbenhavn. Samtidig vil en motorvej suge passagerer fra den kollektive trafik fra Næstved til København. (Besøgende til <u>BonBon-land</u> i Holme-Olstrup vil dog komme hurtigere frem til forlystelserne.)
Anlæg af ny vejforbindelse ved Stevns.	0,6- 0,7	Vejen er overflødig og vil ødelægge naturværdier
Udbygning af motorvej nord for Herning på rute 18	0,4	Der er ikke skygge af behov for disse overflødige anlæg. Herning-området er overforsynet med motorveje.
Øget kapacitet på rute 15 mellem Herning og Ringkøbing	0,9	



Kilde: DR. Langt fra Borgen. 2016.

Bygning af nye store vejanlæg vil forøge belastningen af natur, råstoffer, miljø, energiforbrug og klima. Dertil kommer en ekstra kraftig forøgelse af støjbelastningen, som i forvejen er stor fra vores eksisterende meget store vejanlæg. De utallige vejkrav fra bil- og vejlobbyen lægger et urimeligt pres

på Folketinget og der er en stor trafik af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med de dyre og miljøødelæggende vejkrav.

En af vejlobbyens fremmeste repræsentanter, medlem af Folketinget Kristian Pihl Lorentzen (V), udtrykker vejkravene sådan: "Hvor der er vilje er der vej". Kristian Pihl Lorentzen står fadder til andre markante udsagn. F.eks. omtaler han en Hærvejsmotorvej, som en "grøn vækstmotorvej". Ingeniøren skrev den 30 januar 2020: "Vejdirektoratet: Hærvejsmotorvej vil ødelægge unik og uforstyrret natur. Flere naturperler bliver de store tabere, hvis en ny midtjysk motorvej bliver til virkelighed, viser en netop offentliggjort VVM-undersøgelse".

Hverken i Folketinget, i regionerne, i kommunerne eller i erhvervslivet er der mange der tør stå op imod det pres, der kommer fra lobbygrupper og deres mange hyrede kommunikationsfirmaer og andre typer konsulentfirmaer.

Bygning af nye motorveje og udvidelse af eksisterende er misbrug af samfundets midler. Vi har ikke kendskab til andre samfundsområder, hvor prognoser baseret på ubegrænset serviceniveau styrer ressourceforbruget. Det gælder som bekendt f.eks. hverken for skoler, universiteter, den kollektive trafik, hospitaler og hjemmehjælp.

Tænk hvis hospitalssystemet krævede nye store hospitaler selvom der kun var "myldretid" omkring 1-2 timer i døgnet og kun en fjerdedel af sengekapaciteten i denne "myldretid" blev brugt. I andre samfundsanliggender må man affinde sig med ikke at være den eneste kunde i butikker, eneste patient hos læger og på hospitaler og eneste passager i lufthavnen. De deraf følgende "tidstab" omregnes ikke på samme måde.

I den forbindelse må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte "persontransportarbejde" i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

Udbygning af den kollektive trafik suppleret med en form for roadpricing kan erstatte bygning af store nye vejanlæg. En smule mere omtanke i bilbrugen kunne også være på sin plads.

Ca. 70 % af bilturene er fritids/ærindture. Kun ca. 17 % af bilturene er arbejdspendling.

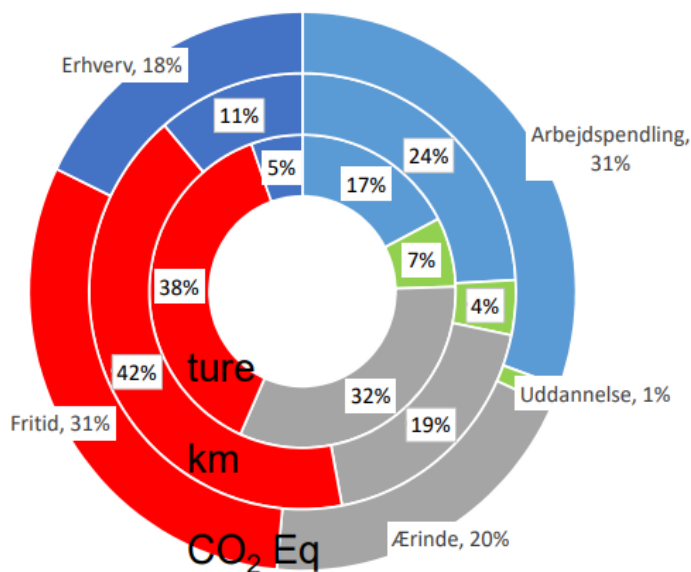
I debatten om flere vejanlæg tales der ofte om biltrafik, som om det meste var arbejdsrelateret kørsel og hver kilometers kørsel nærmest er hellig. Som det kan ses af denne analyse er 70 % af bilturene fritids- eller ærindture. Kun ca. 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge nogle minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj, utryghed og trafikulykker.

Fordeling på turformål

Alle ture, personer over 6 år 2016-20 (klima 2016-18)

Efter antal ture (inderst), persontransportarbejde (midten) og vejtrafik klimabelastning (yderst)

Fordeling på formålshovedgrupper, excl. erhvervstransport



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler.

Det er på tide, at vi får et kollektivt trafiksystem i verdensklasse. I en tid med klimaproblemer er det forfejlet at fortsætte med at udvide et vejsystem, der allerede er udbygget ud over det rimelige.

I lokaltrafikken og uden for de større bysamfund kan el-biler af moderat størrelse varetage en stor del af transportarbejdet.

Serviceniveauet på det danske vejnet er så højt, at det stort set altid er langt hurtigere at komme frem i bil end med kollektive transportmidler.

De steder hvor i myldretiden kortvarigt er pres på vejene er ind mod Storkøbenhavn og Aarhus. Presset består af pendlerbiler med en gennemsnitsbelægning på 1,05 person pr. bil. Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre og pladskrævende vejinfrastruktur. Det burde være en selvfølge seriøst at undersøge hvordan eventuelle trafikale problemer kan løses uden nye vejanlæg, men ved mere fornuftig og effektiv brug af vejsystemerne og kollektive transportsystemer i sammenhæng med cykeltrafik. Derved kunne man undgå alle nye store vejanlæg. Roadpricing er et nødvendigt redskab for at dæmpe bilpresset i de store byer.

Borgmestre vil have mere S-tog, mere metro, mere letbane – og meget mindre vejstøj

Gladsaxes og Furesøs borgmestre advarer mod at bygge flere veje. I stedet bør politikerne satse på den kollektive trafik, råder de i en Kronik i Politiken.

"Hvorfor ikke satse på løsninger, der giver flere borgere muligheden for at vælge bilen fra", spørger to borgmestre i en kronik i Politiken. Det foreslår de to, Gladsaxes Trine Græse (S) og Furesøs Ole Bondo Christensen (S). "Der er rigeligt med planer om at bygge eller udvide veje. Men det forværrer problemerne med støj og CO2-udledning", advarer de:

"Man får, hvad man investerer i. Flere motorveje tiltrækker flere biler".

"Der er brug for en anden kurs. En kurs, der giver et alternativ til biltrafikken, mener de to borgmestre, der ønsker en kraftig satsning på kollektiv trafik frem for mere af det samme, når der tales trafik"

Kilde: Politiken den 25. marts 2021.

Investeringer på et ringe sagligt grundlag

I Danmark har vi nok generelt en forestilling om samfundsmæssige investeringer bygger på et sagligt forsvarligt grundlag. Inden man udbygger hospitaler og skoler forudsætter vi, at baggrunden for planerne er nøje og grundigt undersøgt. Man kan ikke få milliarder til udbygninger dersom der er rigeligt med kapacitet på operationsstuerne og sengepladser nok. Nej, der er der krav om effektivitet.

Vejområdet adskiller sig her fra resten af samfundet. Her kræves motorveje når pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil i korte tidsrum ikke kan komme op på højest tilladte hastighed.

Biltrafikken har som nævnt et meget højt serviceniveau og planlægningsmetoderne stimulerer til yderligere højnelse af denne service. De kollektive trafikanters tid tages derimod ikke særlig alvorligt. Hele busruter og masser af busafgange kan forsvinde med kort varsel ved politiske forlig om besparelser i kommuner og regioner.

Den vigtigste brækstang for nye store vejprojekter er såkaldt "trængsel". Man undlader i sine udmeldinger at definere hvad trængsel er. Det er den ekstra tid man bruger sammenlignet "med den hastighed man kunne have kørt med, hvis ikke der var andre trafikanter på vejene – den frie hastighed". Der er i så fald straks tale om trængsel og forsinkelse, som beregnes som en samfundøkonomisk tab, der omregnes til kr. og sågar tabte arbejdspladser.

I de nu brugte samfundøkonomiske beregninger "prissættes" fritidsture med samme beløb som pendling. Sparet "køretid" pr. person sættes til 91 kroner i timen og "forsinkelsestid" til 137 kroner i timen. Taksten for "forsinkelsestid" bruges når man ikke kan køre med højest tilladte hastighed.

Ved at samfundet på et sådant grundlag investerer milliarder i nye vejanlæg kan man sige, at de offentlige kasser forærer folk private tidsbesparelser. Pengene kunne bruges bedre på områder uden negative natur-, miljø- og klimaeffekter. Hvis du og dine børn (halv takst) for eksempel med en ny vej kan komme lidt hurtigere til grænsehandelsbutikker, storcentre, loppemarkeder eller andre fritidsmål så tæller hvert sparet minut som en samfundsmæssig gevinst og indgår i beregningsresultaterne med stor vægt fordi det meste af bilkørslen er fritidsture. Det indgår derimod f.eks. ikke i beregningerne, at grænsehandelen - udover klima- og miljøbelastning - også undergraver det lokale erhvervsliv. Det samme gælder når storcentre lokker kunder med slagtilbud fra store oplande med butiksdød og udmarvede lokalsamfund til følge.

Den såkaldte samfundsnytte består primært i denne tidsgevinst. Nogle folketingspolitikere tror, at der er tale om rede penge, som eks. kan bruges til at ansætte SOSU-assistenten - Politibetjente - Sygeplejersker – Folkeskolelærere.

Tidligere transportminister Ole Birk Olesen måtte dog skuffe dem i dette ministersvar: ”Den primære positive effekt af et infrastrukturprojekt udgøres af tidsgevinster, som især består af velfærdsgevinster for trafikanterne eller gevinster for erhvervslivet. En tidligere åbning vil derfor ikke i sig selv kunne betale for flere offentlige ansatte”.

Alligevel kan man fortsat møde argumentet om at denne eller hin vej kan ”tjene sig hjem” på den og den tid. Mange vil nok tro, at det er penge, der kommer i vores fælles statskasse. Det er dog ikke noget der bare ligner gangbar mønt, men er ren fiktion.

Den sådan definerede ”trængsel” udfolder sig især på kommuneveje med en andel på 75%. Hvis trafikanter altså kører lavere end hastighedsgrænsen tilsiger på kommunale veje er der straks ”trængselsalarm.” At den lavere hastighed giver større trafiksikkerhed, tryghed og støj tæller ikke.

Den sådan definerede ”trængsel” på motorveje udgør (før coronatiden) kun omkring 15 %. Alligevel benyttes den samlede ”trængsel” som argument for motorvejsudbygninger. Man undlader ”blufærdigt” at nævne, at det er en så lille del.

Vejdirektoratet har et fremragende system med mere end 300 webkameraer, hvor man online kan følge vejtrafikken rundt omkring i landet. Det er lærerigt at iagttage. Det er svært at finde belæg for vejlobbyens krav. Her link: <https://trafikkort.vejdirektoratet.dk/index.html?visibleGroups=GroupA1>

Miljørigtige trafikanter skal have den centrale placering i en infrastrukturaftale

Nu, hvor der er vedtaget et reduktionsmål for CO2-udledningen, og miljøet er kommet i højsædet i befolkningen, må en ny infrastrukturplan have et klart sigte i retning af at reducere forbruget af energi og andre ressourcer, skåne natur og landskab for nye vejanlæg og støtte den kollektive trafik og cykeltrafikken. Dertil kommer at det er nødvendigt at indføre en form for roadpricing for at nedsætte trafikbelastningen i vore byer.

Den kollektive trafik har sammen med cykeltrafikken et stort potentiale, både i retning af at reducere energiforbruget, men også i at reducere arealforbrug, støjbelastning og luftforurening. Det er på tide, at disse trafikanter, der lever så flot op til alle målsætninger om miljø, klima og naturbeskyttelse, skal have den centrale placering i en ny infrastrukturaftale.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik, kontakt Poul Kattler, poul@kattler.dk

NOAH - Friends of the Earth Denmark, kontakt Ivan Lund Pedersen, ivan@noah.dk

Klimabevægelsen, kontakt Jens Kruhøffer, jenskruehoffer@gmail.com

Cyklistforbundet, kontakt Klaus Bondam, bondam@cyklistforbundet.dk

Jyder mod Overflødige Motorveje, kontakt Ellen Odgaard, ellenodgaard@hotmail.com