

Beretning afgivet af Transportudvalget den 00. februar 2021

### 3. udkast til

(Justeret beretningsbidrag fra V)

## Beretning

over

# Forslag til folketingsbeslutning om kortlægning af konsekvenser af køkørsel

[af Kristian Pihl Lorentzen (V) m.fl.]

## 1. Politiske bemærkninger

### *Venstre*

V [og andre partier] noterer sig, at danskerne oplever køkørsel og forsinkelser på vejene 360.000 timer hver dag. Det svarer til ca. 41 år – om dagen – som danskerne spiller på køkørsel. Det viser tal fra Vejdirektoratet i rapporten »Statsvejnettet 2020 – Oversigt over tilstand og udvikling«, Vejdirektoratet, 2020. I rapporten anslås det samtidig, at disse daglige forsinkelser på vejnettet svarer til ca. 83 mio. tabte køretøjstimer om året og et samfundsøkonomisk tab på 26 mia. kr. årligt. Dette er et stort samfundsmæssigt problem.

Udover det åbenlyse tidsspilde og de massive samfundsøkonomiske konsekvenser ved de mange timers køkørsel og forsinkelser, som det er fremhævet i Vejdirektoratets rapport, så har vi i Danmark ikke et ordentligt overblik over konsekvenserne ved køkørsel. Det gælder for det samfundsøkonomisk tab relateret til reduktion i arbejdsudbuddet. Og det gælder for de negative konsekvenser for klima og luftforurening, som trængsel og køkørsel medfører.

V [og andre partier] noterer sig, at der er igangsat en analyse af de klimamæssige konsekvenser af køkørsel i regi af Vejdirektoratet. Folketinget er enige om, at køkørsel, ud over de klimamæssige konsekvenser, også er en væsentlig udfordring for mobiliteten og dermed også for væksten og velstanden i Danmark. På den baggrund er Folketinget enige om, at konsekvenserne af køkørsel for arbejdsudbud m.v. skal belyses.

V [og andre partier] er enige om, at en kortlægning af øvrige konsekvenserne ved køkørsel, som beskrevet i B 112, forankres ved Vejdirektoratet, som et tillæg til den igangværende undersøgelse. Vejdirektoratet har tidligere vurderet de

samfundsøkonomiske omkostninger ved køkørsel, jf. Statsvejnettet 2020 (Vejdirektoratet, 2020).

V [og andre partier] er opmærksom på, at det i tillæg til den samlede samfundsøkonomi er væsentligt med et særskilt fokus på effekter for klima og arbejdsudbud.

### *Enhedslisten*

Enhedslisten noterer sig, at der allerede er igangsat en analyse af de klimamæssige konsekvenser af køkørsel i regi af Vejdirektoratet, men anser ikke et behov for yderligere analyser af køkørsel. EL så hellere, at yderligere midler bruges på at analysere reelle alternativer til bilen som transportform, og derved begrænse trængslen på vejene. Som det ser ud nu, er bilen en væsentlig del af klimabelastningen, men selv ved en omstilling af transporten til vedvarende energi, vil bilen være en transportform, som skal begrænses. Det skyldes biltransportens arealforbrug af veje og parkeringspladser, støjpåvirkning, utryghed for bløde trafikanter og ringere trafiksikkerhed. På den baggrund kan EL ikke støtte forslaget.

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved beretningsafgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med politiske bemærkninger i beretningen.

## 2. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 22. december 2020 og var til 1. behandling den 4. februar 2021. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

*Oversigt over beslutningsforslagets sagsforløb og dokumenter*

Beslutningsforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under beslutningsforslaget på Folketingets hjemmeside [www.ft.dk](http://www.ft.dk).

P.u.v.

*Møder*

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i <2> møder.

Jeppe Bruus  
formand

*Bilag*

Under udvalgsarbejdet er der omdelt <1> bilag på beslutningsforslaget.