

NYTFOKUS

Fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling

F E B R U A R 2 0 2 2

TEMA:
om
TRANSPORT-
POLITIK

#20

Illustration: Bendt Ulrich Sørensen

Indhold

En transportpolitik dikteret af vejlobbyen.....	3
En transportpolitik styret af bil- og vejlobbyen.....	4
Transportpolitikken sidder fast i bilkøen.....	12
Hærværksprojekt: Kattegatforbindelsen - <i>Motorveje skaber modstand</i>	16
Hærværksprojekt: Egholmforbandelsen.....	18
Trafikstøj skader i alvorlig grad helbredet.....	22
Kollektiv transport i en ond cirkel.....	26
Flyvningen forsøger at gå under radaren.....	30
Bæredygtig mobilitet med børn og unge i fokus.....	32
Bærekraftig bosetting – et sammensatt spørgsmål av rom, livsstil og valgfrihet.....	36
Drejebog for omstilling af transport	40
Ingen bæredygtig trafikpolitik uden borgerinddragelse og bilfrie zoner.....	44
Byens trafikanter lader bilen stå, hvis de vil frem.....	48
Nyt om NOAH	50
UDSYN.....	51
Byens broer.....	52



Nyt Fokus - fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling - Nr. 20 - februar 2022.

Tidsskriftet **Nyt Fokus** inspirerer, kvalificerer og provokerer til nytænkning og debat om omstillingen til et bæredygtigt samfund, der respekterer naturens bæreevne og sikrer alle mennesker på kloden lige muligheder for et godt liv. Det forudsætter gennemgribende forandringer af samfundet og et opgør med dogmet om fortsat vækst

i økonomi og forbrug som overordnet mål. Vi vil belyse problemernes årsager og sætter fokus på visioner, mål og tiltag til en reel bæredygtig udvikling. **Nyt Fokus** er et uafhængigt tidsskrift **udgivet af Miljøbevægelsen NOAH**. Artikler i **Nyt Fokus** er ikke nødvendigvis udtryk for NOAHs holdning. Copyright: **Nyt Fokus** og forfatterne. Det er tilladt at citere **Nyt Fokus** med tydelig kildeangivelse.

Redaktionen: Ole Busck (ansv.), Niels Henrik Hooge, Bettina Obling, Magne Pihl, Birgitte Schack Rasmussen, Stella Randal, Hanne Østergård, Solvejg K. Pedersen.

Layout: Niels Henrik Sigsgaard. **Udgiver:** Miljøbevægelsen NOAH, Nørrebrogade 39, 1. tv. www.noah.dk. NOAH findes også på Facebook. **ISSN:** 2246-6746.

”Trafikmafiaen” lever fortsat

Med det seneste infrastrukturforlig er det nok en gang slået fast, at motorveje, inklusive ’hærværksprojekter’ som Kattegat- og Egholmforbindelserne, har forrang fremfor kollektiv transport og cyklisme. Men – som artikler i dette nummer af Nyt Fokus også viser – der er andre måder at tænke mobilitet på.

Af redaktionen

I 1980’erne og -90’erne talte man om “Den jyske Trafikmafia” med politikere fra V, K og S, som tog sig betalt for støtten til Storebæltsforbindelsen med motorveje i Jylland, uanset trafiktætheden i f.eks. Vendsyssel, der fik to motorveje, var en brøkdal af tætheden omkring Storkøbenhavn. Det gør man ikke længere. I dag synes tæt ved alle politikere at være forenet i prioriteringen af privatbilisme fremfor kollektiv transport. Og det selv om trafikens klimabelastning er blevet så meget mere tydelig. Infrastrukturforliget fra juni 2021 viser, at det fortsat er vejlobbyen, der styrer. ”Mr. Transport”, DI’s netop afgåede direktør for transportbranchen, modtog en glad videohilsen fra ikke mindre end syv nuværende og tidligere trafikministre.

I dette nummer stiller vi skarpt på den førte transport- og trafikpolitik, som har sit eget liv uanset hvilken farve regeringen har. I første artikel beskriver Ivan Lund Pedersen fra NOAH’s transportgruppe det reelt institutionaliserede samarbejde til fordel for privatbilismen mellem vej- og trafiklobbyens organisationer og selskaber og transportministeriets embedsmænd. Resultatet af denne bias kan aflæses i årtiers tilsidesættelse af klima-, miljø- og naturhensyn. Både i artiklen og den efterfølgende grafik er elementerne i en alternativ trafikplanlægning skitseret.

I den følgende artikel trækker Toke Haunstrup tre eksempler frem fra Infrastrukturforliget på de indbyggede skævheder i transportpolitikken: Herningmotorvejen og underprioriteringen af henholdsvis cyklisme og nærtransport. Herefter dykker John Holten-Andersen og Jens Kruhøffer ned i to af de værste eksempler

på ”hærværksprojekter”: Kattegat- og Egholmforbindelserne, som forliget også fremmer.

At vejstøj – som i øvrigt også frembringes af el-biler ved mere end 30-40 km/t – er ubehagelig, har vi længe vidst, men nu dokumenterer forskning, at den også er meget skadelig og f.eks. er med til at fremme demens. Det fremgår af Amanda Marie Hohols artikel. Niels Wellendorf beskriver efterfølgende den kollektive transports trængsler, hvor tilbuddet, bortset fra i storbyer, snart kun henvender sig til såkaldte ”tvangskunder”, altså dem uden bil. Flyvning, den mest skadelige transportform overhovedet, får efterfølgende et par ord med på vejen af Poul Kattler.

I de fire følgende artikler er der fokus på alternativer til de nuværende transportmønstre. Fra Roskilde kommune beskriver Jakob Skovgaard Villien og Marie Vang Nielsen fokus på børn og unge i trafikplanlægningen for at påvirke deres adfærd i bæredygtig retning. Jin Xue afviser både storbyen og øko-landsbyen som vejen frem, men tegner et alternativ i form af spredte byer som løsning. Niels Aagaard foreslår udviklingen af en drejebog for omstilling af transportsektoren, og Niels-Henrik Hooge peger på, at en bæredygtig trafikpolitik, der kan realisere 70 pct. CO₂-reduktion fordrer en konsekvent borgerinddragelse og etablering af bilfrie zoner. Som det lyder: ”Retten til at bestemme over sit nærmiljø kan implementeres overalt og i princippet gælde for alle, uanset hvor de bor”.

Til sidst i nummeret beskriver Gunni og Ole Busck de groteske forhold for trafikanter i København. ■



En transportpolitik styret af bil- og vejlobbyen

Hvorfor er Danmark, der ellers gerne markedsfører sig som et miljømæssigt fyrtårn, kommet til at stå i en situation med voldsom biltrafik, dominerende vejanlæg, millionvis af p-pladser, kraftig flytrafik og store miljø-, natur- og klimabelastninger? - og uden effektive tiltag for at reducere belastningen fremover? Det spørgsmål besvarer Ivan Lund Pedersen fra NOAH-Trafik her med en historisk oversigt over transportpolitikens indbyggede skævheder og knæfald for bil- og vejlobbyen

Af Ivan Lund Pedersen

Vi må i dag leve med en forsømt kollektiv transport, hvor især bustrafikken over det ganske land er blevet stærkt nedskåret, og kraftige stigninger i taksterne har jaget folk ind i bilerne. I takt med at rigtig mange danskere er blevet rigere, har man tilmed gjort problemerne større ved oveni at nedsætte bilbeskatningen voldsomt. Registreringsafgiften pr. bil er f.eks. nedsat med ca. 54 % si-

den 2007, og derfor er antallet af biler, og kørselsmængden steget voldsomt. Benzinafgiften er kun omkring 130 øre højere end i 1989. Hvis man siden 1980 havde behandlet bilister lige så hårdhændet prismæssigt som kollektive trafikanter, skulle benzinen koste over 40 kr. pr. liter, men koster kun omkring 13 kr. pr. liter. Dertil har vi fået ofte farlige og utrygge forhold for fodgængere og cyklister, mens det er blevet langt mere sikkert at køre i bil.

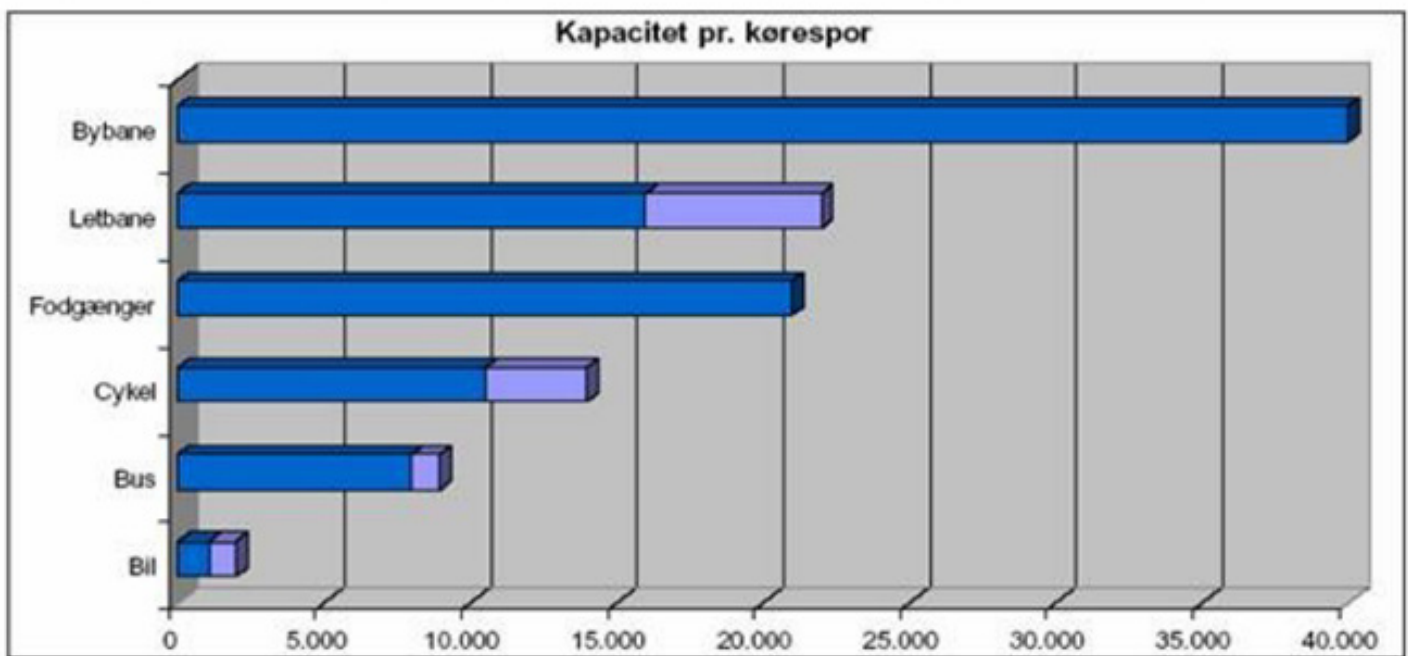


Transportpolitikken er svaret på spørgsmålet i indledningen

Transportpolitikken i Danmark har gennem årtier været skræddersyet til at trafikken skulle udvikle sig, som det er sket. Og det stopper ikke nu, selvom der tales meget om natur, klima og miljø. I juni 2021 blev der indgået en politisk aftale om igangsættelse af nye vejanlæg til ca. 56 mia. skattekroner frem mod 2035. Dette til trods for at Danmark har et stort, veludbygget og topmoderne statsligt vejnet på 3.800 kilometer.

Danmark har fire gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK og flere pr. million indbyggere end selv Tyskland. Begge lande er ellers ikke tilbagestående på det felt.

I aftalen er der også afsat pæne beløb til den kollektive trafik, men det er primært for at få opbygget et nogenlunde moderne banesystem efter årtiers massive forsømmelser. Der blev afsat sølle 3 mia. kr. til cykelinfrastruktur. De rækker ikke langt.



Transportområdet er et område med voldsomme forskelle i serviceniveau. Som bilist er man meget privilegeret. Man kan næsten altid komme hurtigt frem, og den førte transportpolitik har gjort det billigere og billigere at købe og bruge bil. Samtidig er det for mange blevet vanskeligt at klare sig uden bil, og alligevel har ca. 38 % af de danske husstande ingen bil. Cyklister, fodgængere og kollektive trafikanter kan ofte fornemme, at deres transportvilkår ikke er styret af public-service hensyn, som vej- og parkeringsområdet er det. Deres vilkår er mere styret af besparelshensyn.

Man kunne naturligvis prioritere anderledes på transportområdet, hvis viljen var til stede.

Alternativ prioritering

I NOAH har vi megen sympati for den prioriteringsliste, som bystyret i Nottingham engang udformede som reaktion mod den sædvanlige plan fra trafikteknikere om at udvide veje og parkeringsarealer kraftigt:

1. Minimum trafikulykker
2. Bedst muligt miljø
3. Fodgængere og cyklister
4. Passagerer i den kollektive trafik
5. Handicappede bilister
6. Nødvendig varedistribution
7. Brug af personbiler i erhvervssammenhæng
8. Butikkunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden
9. Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Det er langt fra en sådan prioritering, der har styret transportplanlægningen i Danmark. Således er selv myldretidsbilister med god kollektiv trafikmulighed topprioritet i Danmark.

Arealforbrug

Det bør tælle meget, at der ikke bruges for megen plads til transport. Alligevel har man i Danmark satset voldsomt på biltrafik, selvom det er den absolut mest arealkrævende transportform. Denne illustration fra Europa Kommissionens Transportdirektorat viser, hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time. Dertil kommer parkering til biler (Figur 1):

Figur 1. Transportmidlers kapacitet

Der er stærke lobbyinteresser involveret på transportområdet. Det er bl.a. bilbranchen, bilimportørerne, FDM, Vej- og Asfaltindustrien, byggebranchen, Dansk Erhverv, konsulenthuse, entreprenører og Dansk Industri. Alle nyder de godt af, at det er samfundets fælles kasse, der betaler det overordnede vejnet. Derfor er der tilsyneladende ingen øvre grænse for, hvad man kræver af vejanlæg.

Infrastrukturaftalen fra 28. juni 2021 var et resultat af et årelangt dygtigt lobbyarbejde. Altinget.dk indhentede samme dag kommentarer til aftalen, og vejlobbyen var således begejstrede, herunder Dansk Erhverv og måske Danmarks dygtigste lobbyist Michael Svane, DI Transport, som sagde:

”Det er en drøm for os, og kulminationen på 8 års arbejde”

Transportpolitikens fokus historisk

Allerede i 1936 fremsatte nogle store entreprenør- og ingeniørfirmaer et forslag om et motorvejsnet på ca. 700 kilometer inspireret af motorvejsbyggeri syd for grænsen. Efter at Vejdirektoratet (VD) blev oprettet i 1949, kom der yderligere fokus på vejene. Vejplanerne overskyggede alle tanker om forbedring og udbygning af banenettet. I stedet blev baner nedlagt og andre forsømt.

I 1962 blev (nu afdøde) Per Milner ansat i VD. Han var fra 1972 og 24 år frem en ekstrem magtfuld og dygtig Vejdirektør. Han fik næsten altid sin vilje og sine veje over for en lang række regeringer. Historien kan læses i et åbenhjertigt interview i Ingeniøren (se kilden: Trafikbogen).

Per Milner meldte også dette ud: ”I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur. ”Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner” (se kilden: Noah).

”Predict and provide”, Infrastrukturkommissionens mantra

I Danmark er vejplanlægningen primært styret af prognose-

baseret planlægning, såkaldt ”predict and provide”, ”fremskriv og fremskaf”. Vejdirektoratet var og er den styrende kraft. Man laver en efterspørgselsprognose for biltrafikken, der beskriver hvordan trafikmængden vil udvikle sig, hvis der er ubegrænset vejkapacitet og det årtier frem bliver relativt billigere og billigere at købe og køre i bil. Der tages ikke hensyn til natur, klima, miljø m.m.

Her er et eksempel på, hvordan kuglerne til transportpolitikken blev støbt på dette grundlag. I 2006 blev der nedsat en Infrastrukturkommission, som afgav betænkning i januar 2008. Kommissionen havde en kraftig overrepræsentation fra vej- og billobben. Der var dog en enkelt repræsentant fra Danmarks Naturfredningsforening (DN).

”Det skal overordnet bemærkes, at der ikke i fremskrivningerne er taget højde for, at stigende kapacitetsproblemer på vejnettet i sig selv vil få trafikanterne til at søge alternativer og således begrænse efterspørgslen. Udgangspunktet for analyserne er dermed, at kapaciteten i trafiksystemet ikke udgør en begrænsning”, stod der i betænkningen.

Prognosen forudsætter, at bilister ikke begynder at overveje at køre på andre tidspunkter eller med andre transportmidler. Gunver Bennekou fra DN tog som den eneste afstand fra kommissionens betænkning og anbefalinger:

”Danmarks Naturfredningsforening mener, at Infrastrukturkommissionen er på vildspor i sin rapport om fremtidens trafik. Kommissionens anbefalinger vil give flere biler, mere forurening og et varmere klima. - Det er meget skuffende, at den brede erkendelse af, at vi skal gøre noget ved klimaforandringerne, er blevet tilsidesat i arbejdet med at udvikle infrastrukturen. Rapporten er helt ude af trit med virkeligheden, når den slet ikke baserer sig på, at udslippet af CO2 skal nedbringes, siger Gunver Bennekou” (Ritzau, 10. januar 2008)

”Predict and prevent”- planlægning blev ikke gennemført

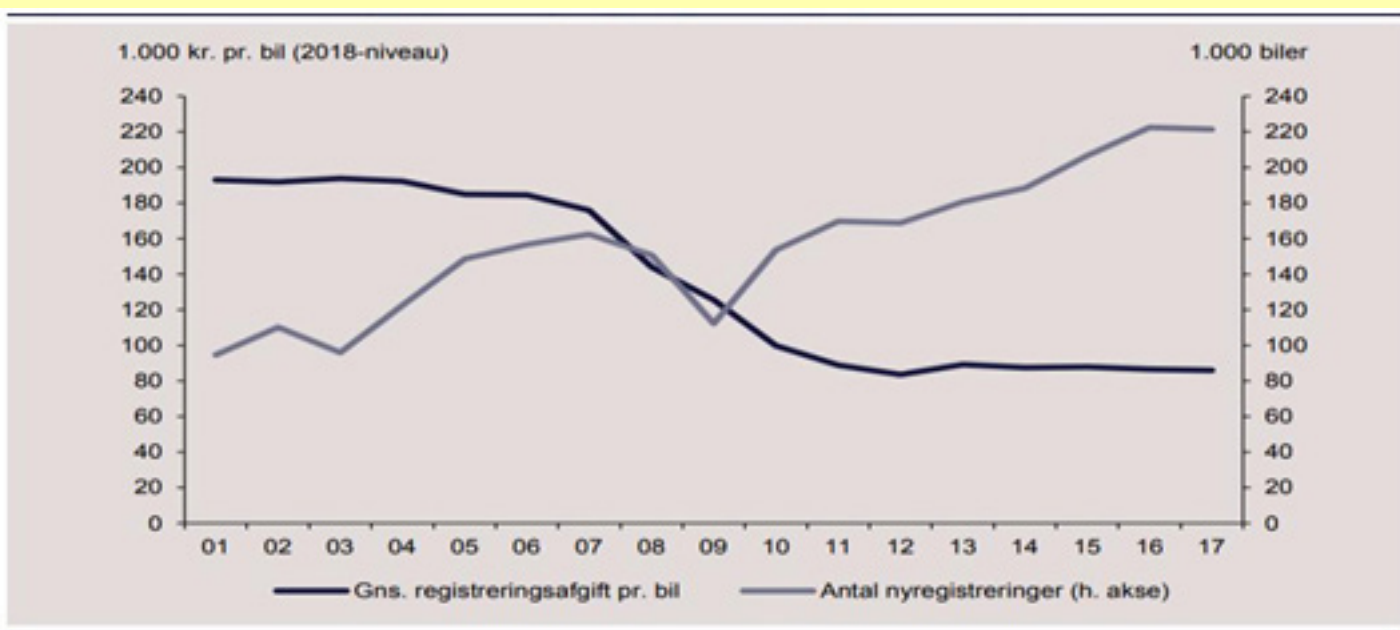
Fremsynede trafikplanlæggere i UK udviklede for mange år siden metoden ”predict and prevent” ”fremskriv og undgå”. Man skulle planlægge sådan, at man kunne undgå de stigninger i biltrafikken, som traditionelle prognoser viste.

Man skulle styre udviklingen i retning af miljø og bæredygtighed i stedet for blindt at skaffe mere og mere vejplads.

I 2009 blev der indgået en bred trafikaftale, ”Aftale om grøn trafikpolitik”. Bag aftalen stod Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. Man kan sige, at denne aftale er det nærmeste, man er kommet en ny planlægningsmetode. For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Transportens CO2-udledning skal ned.
- Støj og luftforurening i byerne skal ned.
- Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.

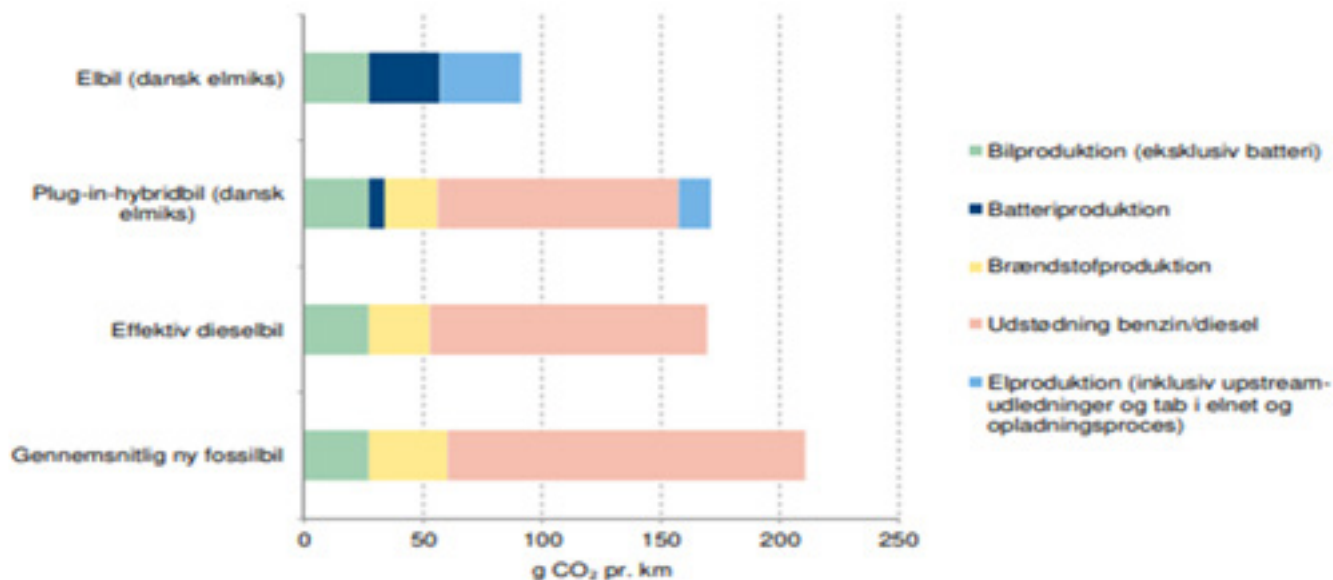
Infrastrukturplanlægning må ikke ødelægge uerstattelig natur. Aftalen blev desværre fuldkommen underløbet af Lars Løkke Rasmussens regeringer. Fra 2007 var registreringsafgiften allerede nedsat markant (Figur 2), og tre år i træk i Lars Løkke Rasmussens seneste regeringstid fik store og mellemstore biler ’astronomiske’ (beskrivelse fra en Mercedes reklame) afgiftslettelser.



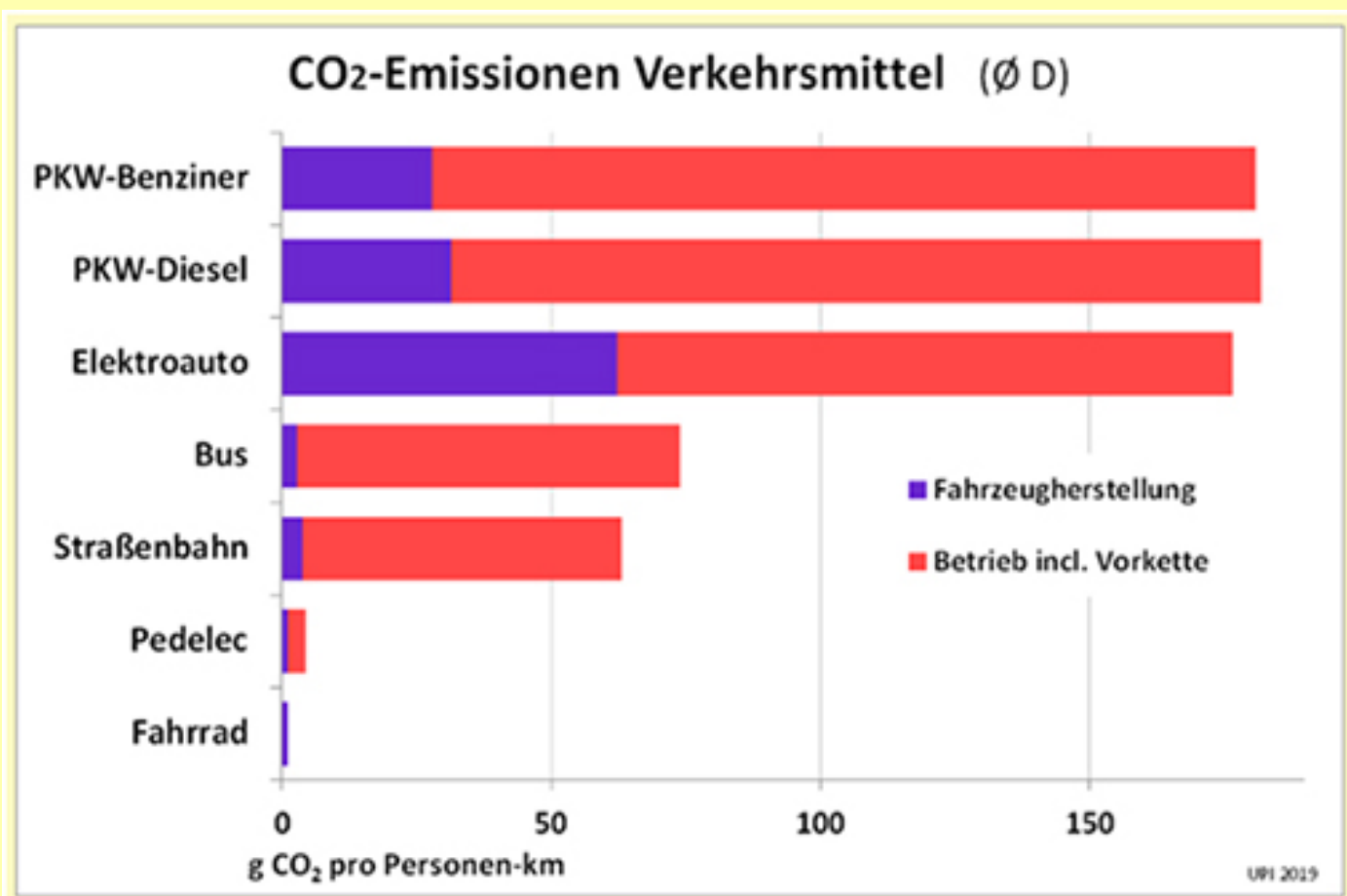
Anm.: Der foreligger ikke data for registreringsafgiften knyttet til nyregistrerede personbiler i hele den betragtede periode i Det Digitale Motorregister. Derfor er anvendt skøn for den gennemsnitlige registreringsafgift, hvor det er forudsat, at provenuandelen fra nyregistrerede personbiler udgør 92,5 pct. af det samlede registreringsafgiftsprovenu. Den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil er opgjort i 2018-niveau med afsæt i udviklingen i BNP i løbende priser.

Kilde: Danmarks Statistik og Økonomisk Redegørelse, maj 2018.

Figur 2. Gennemsnitlig registreringsafgift og nyregistrerede personbiler 2001-2017



Figur 3. Global CO2 udledning pr. km over en bils levetid (se kilden: Klimarådet)



Figur 4. Forskellige transportmidlers CO2 emission.

Lars Løkke blev stærkt kritiseret for manglende initiativer, men kom så i 2018 med et udspil, der tog kegler. Al snakken om elbiler startede med hans åbningstale i Folketinget 2. oktober 2018.

”Lars Løkke trumfer Klimarådet: 1 million el- og hybridbiler i 2030” skrev Ingeniøren samme dag. Senere fulgte flere andre partier og organisationer op med lovprisning af forslaget, som ikke var ledsaget af nogen form for plan eller analyse. Det lykkedes for Løkke at skabe en forestilling om, at hvis man bare fik mange elbiler, ville alle problemer blive løst. Det var en præstation af rang. Al diskussion om andre forslag på transportområdet forstummede stort set.

Lars Løkke nedsatte herefter i januar 2019 en ”Elbilkommission” med et snævert kommissorium, idet det kun drejede sig om at nå op på 1 million el- og hybridbiler i 2030. En stribe transportforskere blev sat til at bruge det meste af deres tid på en meget begrænset del af transportproblematikken. Der burde jo være nedsat en kommission, der kunne komme med forslag til en ny transportpolitik med hovedsigte på natur, miljø og klima.

Hvor klimavenlige er elbiler egentlig?

Der er forskellige analyser og vidt forskellige vurderinger. Alt afhænger af hvor store og tunge bilerne er og af stør-

relse og vægt på batterierne. Hvordan strømmen til brugen produceres er selvfølgelig også vigtigt, ligesom spørgsmålet om hvordan man udregner miljø- og klimabelastningen fra vugge til grav ved produktion af biler og batterier.

Forslaget om 1.000.000 el- og hybridbiler inden 2030 er primært baseret på en opfattelse af/forhåbning om, at disse er CO2-neutrale. Eftersom den reneste energi er den som ikke bliver brugt, kan der aldrig være tale om CO2-neutralitet. Det er et skønneri af rang, og værst er den massive favorisering af plug-in hybridbiler, der også er afgiftsmæssigt begunstigede, uanset de ifølge EU og Klimarådet ikke indebærer nogen væsentlig klimafordel. Samfundet mister derfor årligt store milliardbeløb.

Klimarådet har lavet en analyse af elbiler. Sådanne analyser har en masse forudsætninger. Klimarådet forudsætter således, at batteriet holder i 10 år og at bilen kører 200.000 kilometer på 10 år og at den kører på strøm produceret med vedvarende energi. Her er det ikke taget i betragtning, at det store danske forbrug af biobrændsler til elproduktion ikke er CO2-neutralt. Der er også nogle ret urealistiske forudsætninger om, at bil- og batteriproduktion rundt omkring i verden vil blive langt mere klimavenlig. Klimarådet finder det i sin analyse sandsynligt, at mindre elbiler i et livscyklusperspektiv udleder omkring halvt så mange drivhusgasser pr. kilometer som en effektiv fossil bil, og det finder ikke nogen CO2-gevinst ved plug-in-hybrider (Figur 3):

Andre undersøgelser, f.eks. fra det anerkendte Umwelt- und Prognoseinstitut e.V. i Heidelberg, viser en meget lille CO2 reduktion, dog baseret på tysk elproduktion. Hvad der virkelig batter er sporvogne, busser, cykler og el-cykler (Figur 4):

Selv om man opererer med grønnere strøm i Danmark end i mange andre lande, er den energikrævende produktion af alle slags biler og batterier i udlandet helt uden for dansk indflydelse og kontrol. Produktion af en "almindelig" bil på 1,1 ton kræver et energiforbrug svarende til omkring 5.000 liter olie, når alle processer medregnes. (Kilde: Umwelt- und Prognoseinstitut e.V.)

Dertil kommer produktion af batterier til elbiler. Eftersom klimakrisen er global, har Danmark også en forpligtelse til ikke at have en ensidig fokuseret transportpolitik baseret på elbiler og dermed en kraftigt forøget udledning af klimagasser i andre lande ved produktion af elbiler og batterier. At reducere det store kørselsomfang af biler i Danmark og sikre større overflytning til cykel og kollektive transportmidler er derimod sikre metoder.

Elmotorer er i sig selv geniale i forhold til forbrændingsmotorer. Der er få bevægelige dele, holdbarheden er høj og udnyttelsesgraden høj. Derfor er elektrisk drift godt, og man bør intensivere arbejdet med at elektrificere den kollektive trafik, der generelt giver borgerne transportmulighed på en måde, der ikke bruger så meget plads og andre ressourcer. Al togtrafik burde køre på el.

Elbiler alene er ikke løsningen

Elbiler løser kun få problemer på transportområdet. De fylder det samme når de kører og parkerer, og de støjer det samme ved hastigheder over 30-40 km. i timen. De øger ikke trafikikkerheden, og det er kun udstødningen fra mo-

toren som fjernes. Der er stadig partikelforurening fra dæk, vejbane og bremses. De er dog langt at foretrække, men der er ingen rimelighed i at favorisere dem bortset fra i en opstartsperiode. Samtidig må de fossile biler udfases i takt med at de er udtjente.

En fortsættelse af den nuværende transportpolitik/afgiftspolitik vil - ifølge Energistyrelsen - betyde salg af 2,7 millioner nye biler frem mod 2030. Den samlede personbilpark vil så være steget med 600.000 stk. og komme op på omkring 3,3 millioner, hvoraf de fleste er fossile biler.

Der er store muligheder for reduktion af CO2-udslip ved brug af kollektiv transport. Det kræver dog en anderledes målrettet transportpolitik. For hver person, der lader bilen stå og bruger ledig kapacitet i den kollektive transport, er stort set al energien sparet. Hvis man derimod dropper at benytte toget og bruger en hvilken som helst type bil i stedet, er hele bilens energiforbrug en forøgelse. "Hængeskiltet" fra 1973 opsat i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap:

"Samfundsøkonomisk analyse"

På basis af en biltrafikprognose med kraftig fremskrivning af biltrafikkens omfang beregner man i en såkaldt samfundsøkonomisk analyse nogle af effekterne ved den fremskrevne trafik. Det er beregninger, hvor selv små tidsbe-



sparelses pr. bilist lægges sammen årtier frem i tiden og derefter ganges med en timepris. Når man udregner "forsinkelse" på vejene i Danmark, sammenligner man med højest tilladte hastighed. Det er en metode, som OECD på det kraftigste fraråder, fordi man ikke økonomisk, miljømæssigt og arealmæssigt fornuftigt kan bygge et vejsystem, der kan give "free-flow" døgnnet rundt.

En sådan analyse kan virke besnærende, idet den foregøgler faglighed og objektivitet. Nedenfor er et skema ved lektor Per Homann Jespersen, RUC, der oplister, hvad der analyseres og ikke analyseres. Som man kan se i højre spalte er der mange helt afgørende faktorer, som slet ikke indgår i analyserne. Listen til venstre ser lang ud, men man kan ikke se, hvordan faktorerne vægtes i analyserne. Der står f.eks. - måske lidt ubemærket - "tid". Denne faktor er den afgørende, idet den udgør op til 80-90 pct., af hvad man kalder benefit (nytte) ved et nyt vejanlæg. ■

Elementer i samfundsøkonomisk analyse

Dette indgår i samfundsøkonomisk analyse	Dette indgår <u>ikke</u> i samfundsøkonomisk analyse
<ul style="list-style-type: none"> Anlægsomkostninger Følgeinvesteringer Restværdi Gener i anlægsfasen Brugergevinster Økonomi Tid Eksterne effekter Luftforurening Klimapåvirkning Uheld Støj Sundhedseffekter for cyklister Driftsøkonomi (infrastrukturejer og operatør) Afgiftskonsekvenser Arbejdsudbudseffekter (tidl. Forvridningstab) 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierevirkninger Landskab og bykvalitet Grundvand Rekreative områder Natur og dyreliv Grænseoverskridende effekter Regionale, fordelingsmæssige konsekvenser Regionaløkonomiske konsekvenser Sociale omfordelingseffekter Sammenhæng med eksisterende fysisk planlægning Andre planmål Positive sundhedseffekter



Figur 5. Roskilde Universitet 17.11.2016. Per Homann Jespersen Lektor, trafikplanlægning & trafikpolitik

» ... det helt afgørende i ”regnestykket” er de såkaldte brugereffekter i form af højere hastighed på motorvejen. Tidsgevinsten er prissat til hele 8 mia. kr. Den ekstra tid, som de større trafikmængder vil betyde andre steder i vejsystemet, indgår ikke i beregningerne.

Nogle tror måske, at brugergevinsterne er rigtige penge, men det er ”luftpenge”, som man ingenting kan købe for. På samme måde er posten ”Intern rente” heller ikke reel. Det er fiktion. Sådanne absurde beregninger danner baggrund for de planlagte nye vejinvesteringer”.

Kilder:

Trafikbogen

<https://noah.dk/trafikbogen>

Klimarådet

www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-_og_dieslbiler.pdf

NOAHs brev til Folketingets partier umiddelbart før infrastruktur-forligets vedtagelse: <https://www.noah.dk/sites/default/files/2021-06/Det-har-vaeret-vejenes-tur-siden-1936.pdf>

Vejdirektoratet

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-samfunds%C3%B8konomi%206908043_I_I.PDF

NOAH

Figuren på side 12 viser 10 forslag fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik til hvordan man kan søge at sikre en natur-, klima- og miljøvenlig transportpolitik:

<https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf>

Tabel 1 - Samfundsøkonomisk resultat af Frederikssundsmotorvejen

mio. DKK	Frederikssundsmotorvejen
Anlægsomkostninger:	-2.426
Anlægsomkostninger	-2.882
Restværdi	455
Drifts- og vedligeholdelseeffekter:	-480
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-617
Indtægter fra brugerbetaling, vej	136
Brugereffekter:	7.487
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	8.034
Tidsgevinst, gods	24
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	-471
Brugerbetaling, vej:	-101
Gener i anlægsperioden:	-47
Vej	-47
Eksterne effekter:	375
Uheld	359
Støj	159
Luftforurening	-35
Klima (CO2)	-109
Øvrige konsekvenser:	2.195
Afgiftskonsekvenser	1.782
Arbejdsudbudsforvridning	-158
Arbejdsudbudsgevinst	570
I alt nettonutidsværdi (NNV)	7.102
Intern rente	10,6%
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*	6,32

Figur 6. "Samfundsøkonomisk analyse" af Frederikssundmotorvejen (kilde:Vejdirektoratet)

Beregningen i figur 6 er udført af Vejdirektoratet vedrørende en ny motorvej fra Tværvej til Frederikssund. Motorvejen vil ødelægge naturværdier og påføre nye store områder kraftig støjbelastning. Motorvejen er - efter min mening - helt overflødig og vil også betyde, at S-banen til Frederikssund vil miste mange passagerer. Det tæller positivt i beregningerne, at der derved vil blive købt flere biler og brugt mere brændstof. Det ses under "afgiftskonsekvenser 1.782 (mio. kr.)".

Som det fremgår er det helt afgørende i "regnestykket" de såkaldte brugereffekter i form af højere hastighed på motorvejen. Tidsgevinsten er prissat til hele 8 mia. kr. Den ekstra tid, som de større trafikmængder vil betyde andre steder i vejsystemet, indgår ikke i beregningerne.

Nogle tror måske, at brugergevinsterne er rigtige penge, men det er "luftpenge", som man ingenting kan købe for. På samme måde er posten "Intern rente" heller ikke reel.

Det er fiktion. Sådanne absurde beregninger danner baggrund for de planlagte nye vejinvesteringer.

Forslag til en anden transportpolitik med hovedvægt på natur, miljø, klima og mere ligelige transportvilkår

Som sagt bør man forlade den prognosebaserede vejplanlægning "predict and provide" og i stedet benytte "predict and prevent".

Vi har store veje nok. Man skal derfor ikke udbygge vejsystemerne. Folk må acceptere at lette på speederen i de ofte korte myldretider. Det er meningsløst, at man fra vejlobbyen råber "trængsel" og "tidstab", når blot man ikke altid kan køre med højest tilladte hastighed.

Ivan Lund Pedersen er medlem af NOAH-trafik.

◀ Grafik om NOAHs udspil om transportpolitik:





Transportpolitikken sidder fast i bilkøen

En bæredygtig omstilling kræver et opgør med den hidtidige transportpolitik, hvor privatbilen er omdrejningspunktet for persontrafikken. Sommerens store trafik-aftale, Infrastrukturplan 2035, er desværre ikke et sådant opgør. Denne artikel foreslår og diskuterer principper for en bæredygtig transportpolitik.

Af Toke Haunstrup

I juni 2021 indgik S-regeringen en aftale med et flertal af Folketingets partier om investeringer i infrastrukturen frem til 2035. Aftalen er omfattende og vil få blivende betydning for transportens udvikling mange år fremover. Desværre griber den ikke om nældens rod, når det kommer til at sikre en bæredygtig omstilling af transporten i Danmark, men forlænger den hidtidige transportpolitik. Hvis vi skal nå landets klimamål, må der gøres op med en politik, der skaber fortsat vækst i især biltrafikken.

Elbiler gør det ikke alene

Skiftende regeringer har ellers over det sidste årti sat forskellige mål for at standse væksten i transportens CO₂-udledning.

Første gang med aftalen "En grøn transportpolitik", som VK-regeringen indgik i 2009, og senere med bl.a. "Aftalen om Togfonden" under SRSF-regeringen i 2014. Men trods gode viljer og de seneste års intense debat om klima, er det ikke lykkedes at reducere udledningen fra transport. Samlet set, jf. Energistyrelsens Energistatistik 2019, udgør transport i dag ca. 45 pct. af Danmarks samlede CO₂-udledning fra energiforbrug – omtrent det dobbelte af udledningen fra danske produktionserhverv. Tre fjerdedele af denne udledning stammer fra vejtrafikken, og heraf ca. 58 pct. fra personbiler.

Det manglende fald i udledningen skyldes den fortsatte stigning i vejtrafikken. I 2019 kørte vi en fjerdedel flere km i bil end i 2010, og antallet af biler var steget med næsten en halv million. Når det trods alt alligevel er lykkedes at holde CO₂-udledningen nogenlunde konstant, trods flere kørte km, skyldes det, at nyregistrerede biler er blevet mere effektive. I 2009 kørte de i gennemsnit 19,7 km/l, mens det i 2019 var steget til 23,0 km/l. Hovedparten af stigningen fandt imidlertid sted allerede i årene 2010-2012, mens effektiviteten siden 2012 er steget med beskedne 0,7 km/l. De seneste par år ses der dog tegn på en ny stigning drevet frem af især elbiler og til dels plugin-hybrider.

Det er positivt at trenden mod øget effektivitet er genoptaget efter en længere periode med stilstand, men det får kun

◀ langsomt betydning for bilbestandens samlede CO₂-udledning. Danmarks Statistik vurderer, at 61 pct. af de biler, der kører på de danske veje i dag, stadig vil køre på vejene i 2030. Samme år, som Danmarks Klimalov har sat målet om en reduktion i drivhusgasser på 70 pct. Selv hvis vi forestillede os, at alle nye biler fra nu af er elbiler, og at de kører på 100 pct. vedvarende energi, så ville det kun medføre en reduktion i personbilernes udledning på ca. 40 pct. – forudsat at væksten i antal kørte km ikke fortsætter. Det er langt fra målet om 70 pct. – og i øvrigt et urealistisk scenarie. Elbilerne udgjorde i 2020 godt 4 pct. af de nye biler, så der er endnu langt op til 100 pct. Dertil kommer, at produktionen af elbiler og de vindmøller, solceller mv., der skal levere strømmen til dem, kræver ressourcer i form af metaller, sjældne jordarter og areal. Det er derfor ikke realistisk, at elbilen alene kan udgøre krumtap-pen i den bæredygtige omstilling af transportsektoren, og vi er nødt til at kigge i nye retninger.



Danmarks samlede CO₂-udledning fra energiforbrug – omtrent det dobbelte af udledningen fra danske produktionserhverv. Tre fjerdedele af denne udledning stammer fra vejtrafikken, og heraf ca. 58 pct. fra personbiler.

Transportpolitikken er synderen

Den bagvedliggende årsag til, at det ikke er lykkedes at nedbringe CO₂-udledningen fra transporten, er måden, vi laver transportpolitik på i Danmark. Infrastrukturplan 2035 bryder ikke med det eksisterende paradigme, men fortsætter i sporet mod høje CO₂-udledninger og højt ressourceforbrug fra vejtrafikken. Planen gør især ikke op med den primære kilde til transportens klimaproblem – den massive privatbilisme.

Med udgangspunkt i Infrastrukturplan 2035, vil jeg her give tre eksempler på, hvordan transportpolitikken spænder ben for klimainsatsen samt tegne konturerne af de principper, som en bæredygtig politik bør bygge på.

Ny bane kommer for sent

Et af de mest ambitiøse kollektive trafiktiltag i Infrastrukturplan 2035 er anlæggelsen af en ny, enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg til en anslået pris af 2,2 mia. kr. Isoleret set et visionært forslag, der kan fremme den kollektive trafik i det østjyske – hvis det altså ikke lige var, fordi den kommer for sent og derfor vil få en begrænset positiv klimaeffekt. Årsagen til det skal findes i den relativt nye Herningmotorvej, som banen i øvrigt vil løbe parallelt med. Trafikken mellem Silkeborg og Århus er siden motorvejens åbning i 2014 steget med hele 57 pct. Væksten er bl.a. drevet frem af, at motorvejen har gjort det muligt at bo i Midtjylland og samtidig pendle dagligt til arbejdet i Århus.

Beslutningen om at bygge Herningmotorvejen har medført en stor vækst i antal kørte km, energiforbrug og klimapåvirkning og illustrerer dermed, hvad der er galt i transportpolitikken. Takket være nye motorveje, og opgradering af eksisterende, køres der mere i bil. Infrastrukturplan 2035 gør ikke op med dette, men udbygger problemet med nye vejprojekter, f.eks. sidste etape af Kalundborgmotorvejen, Midtjyske Motorvej og udvidelsen af Østjyske motorvej.

Efter at Midtjylland er blevet pendlerområde for Aarhus,

vokser Silkeborg nu i næsten alle retninger med nye kvarterer. Dermed skabes en klimamæssigt negativ spiral. Mange af tilflytterne ville tidligere have boet i Århus, tættere på deres job eller uddannelse og med mulighed for at benytte cykel eller offentlig transport i hverdagen. I stedet bor de nu i det midtjyske i områder med dårlig kollektiv dækning, hvor bilen er den eneste praktiske løsning på at få ”hverdagen til at hænge sammen”.

Bilturen fra Silkeborg til Århus midtby tager en halv time, mens turen med regionaltoget over Skanderborg tager godt tre kvarter fra station til station. Den førte politik har med andre ord ikke kun gjort bilen langt mere attraktiv end toget, men har samtidig lagt grunden til øget byspredning, som gør det svært på et senere tidspunkt at vende udviklingen og mindske biltrafikken. Her vil en ny jernbane næppe gøre meget fra eller til.

En fremsynet og klimaorienteret politik havde valgt at

etablere den nye jernbane i stedet for en motorvej. Så kunne man eventuelt senere have anlagt motorvejen, hvis behovet stadig var der, og når omstillingen til elbiler havde fundet sted. Desværre ses det mange steder, at vejnettet opgraderes før den kollektive trafik. Det gælder hele det østjyske bybånd såvel som motorvejene på Fyn, Kalundborgmotorvejen og indfaldsvejene til det trængselsplagede København osv. Infrastrukturplan 2035 gør ikke op med denne unladelsessynd.

Hvad nu?

Men hvad nu i det østjyske, nu hvor Herningmotorvejen er bygget og skaden er sket? Svaret er ikke ligetil, men et bud på en klimaambitiøs politik, der reelt kan fremme en mere bæredygtig transport, kunne være at etablere en såkaldt BRT-løsning (Bus Rapid Transit) med højkvalitetsbusser med egne vejbaner.

Konkret kunne man inddrage to af sporene på Herningmotorvejen til BRT-busser, som kunne køre med høj frekvens mellem Århus og Silkeborg med afstikkere inden om byerne på vejen. En sådan løsning ville være hurtig at realisere, billigere end en helt ny jernbane og gøre det muligt at have direkte linjer til forskellige områder i Aarhus med mange arbejdspladser. Samtidig ville løsningen reducere kapaciteten på motorvejen og dermed lægge en betydelig dæmper på biltrafikken og give de bilpendlende et godt incitament til at skifte til BRT-bussen. Det er et eksempel på, hvordan en transportpolitik gearet til klimaudfordringen kunne tage sig ud.

Den politiske automatreaktion vil selvfølgelig være: Jamen, det kan man da ikke! At det er en virkelighedsfjern ide. Den fysiske klimarealitet er dog blot, at det var beslutningen om motorvejsudbygningen, som var den virkelighedsfjerne ide, da den strider imod vores viden og etiske handlepligt i forhold til klimaforandringerne. Forslaget her kræver selvfølgelig en dybere granskning, men det rummer i udgangspunktet den dobbelte strategi, som efter alt at dømme er en forudsætning for fremtidens transportpolitik: Indskrænkning af biltrafikken kombineret med forbedring af den kollektive trafik.

Cyklismen skal fremmes langt mere

Et andet eksempel på problemets kerne er forslaget i Infrastrukturplan 2035 om bekæmpelse af støj fra især motorveje. Støj er et udbredt problem, og det er derfor godt med en øget indsats på området. Det paradoksale er imidlertid, at det afsatte beløb på 3 mia. kr. til støjbekæmpelse netop er lige så stort som det samlede beløb, der afsættes til fremme af cyklisme. Der bruges altså lige så meget på at bekæmpe de negative effekter af øget biltrafik, som der investeres i en ægte klimaoptimal og bæredygtig transportform.

Cyklisme har historisk været et underprioriteret alternativ til motoriserede transportformer. Især med udbredelsen af elcykler tegner der sig nu nye muligheder for at benytte cyklen på endog længere distancer, der rækker ud over de 5 km, som transport- og byplanlæggere traditionelt har benyttet som tommelfingerregel for, hvor langt folk maksimalt vil cykle. Erfaringer fra supercykelstierne i København viser, at et stigende antal forstadsbeboere nu pendler op til 20-30 km ind til København.

Tilsvarende viser interviews med beboere i en forstad til København, gennemført af Aalborg Universitet og Roskilde Universitet i forbindelse med projektet Sustainable Innovative Mobility Solutions (SIMS), at rækkevidden vokser betydeligt for folk med elcykler. Det er derfor oplagt at satse langt mere intensivt på fremme af cyklismen generelt – og brugen af elcykel specifikt. Infrastrukturplanen rummer elementer af dette, men ambitionsniveauet er alt for lille, og den har ikke blik for elcyklismens potentiale. Hvor er f.eks. initiativerne til at etablere ladesteder for elcykler i det offentlige rum? Supercykelstier i alle større byer? Cykelstier langs de statslige hovedveje mellem nærtliggende større byer? Eller generelt fremme af overdækket og sikker cykelparkering ved stationer og andre kollektive trafikknudepunkter?

Mere fokus på den nære transport

Tredje og sidste eksempel er, at Infrastrukturplan 2035 kun i begrænset omfang fremmer klimavenlige alternativer til hverdagens nære transport knyttet til især folks fritid. Modsat hvad mange tror, udgør den daglige pendling kun lidt over en fjerdedel af det antal km, vi tilbagelægger. Det fremgår af DTU's Transportvaneundersøgelse fra 2019. Den viser også, at fritidsformål er den helt store kilometersluger, dvs. idræt, besøg, forlystelser mv. Det udgør 40 pct. af den daglige transport. Ærinder i form af indkøb, hente/bringe børn o. lign. udgør knap 20 pct. Dermed er det især den nære transport til og fra sportsklubben, forbi børnehaven og i indkøbscentret eller byggemarkedet, som fylder, og som vi bør fokusere særligt på, hvis vi skal reducere bilbrugen.

Hverdagens transport udgør kæder af aktiviteter, f.eks. at vi kører forbi børnehaven på vej hjem fra arbejde. Og ofte har vi brug for at bringe ting med os. Det er vigtige grunde til, at bi-

len opleves som mere attraktiv end bus, tog og til dels cykel. Uden en velfungerende, integreret kollektiv trafik, der samtidig er koblet med nye løsninger som delecycler, debiler og løbehjul, er det vanskeligt at opnå samme grad af fleksibilitet som dén, bilen tilbyder. Eller rettere: Så længe politikerne fortsætter med at prioritere bilismen højest, vil bilen altid være foran på point. Infrastrukturplan 2035 løser kun i begrænset omfang problemet, da investeringerne i den kollektive trafik især fokuserer på landsdelstrafikken, f.eks. med 13 mia. kr. til realiseringen af Togfondens timeplan. Der lægges dermed ikke op til et betydeligt løft af den nære, kollektive trafik i byerne – og samtidig skaber planen øget bilpendling til de større byer med anlæg af nye motorveje og udvidelse af eksisterende.

Man skal her huske på, at den høje mobilitet og fleksibilitet for biler, som følger med den nuværende politik, har negative følger for andre borgere. Hvis man er i tvivl om, hvad det betyder, kan man besøge

en hvilken som helst større indfaldsvej til byerne og på egen krop opleve støjen, den dårlige luft og fodgængerens besvær med at krydse transitårenerne. For eksempel kan man lægge vejen forbi Folehavekvarteret i det sydlige København og mærke "floden" af biler, der hver morgen og aften pumper forbi kvarteret via Ring 02 med pendlere fra Københavns forstæder og det øvrige Sjælland. Man vil bl.a. opdage, at en gåtur til den lokale station forlænges væsentligt pga. ventetid ved flere kryds. Dette er et eksempel på, hvordan nogles mobilitet og frihed udgør andres immobilitet og ufrihed.

Principperne for en bæredygtig politik

Selv om det er en fortærsket vending, er det desværre ikke helt forkert at sige, at kloden brænder. Klimaforandringer kræ-

ver vores aktive og hurtige, men tænsomme, handling.

På transportområdet er et gennemgribende skifte i politikken nødvendigt, hvis vi skal realisere klimamålene. Fremtidens bæredygtige transportpolitik bør kombinere en massiv satsning på at fremme cyklisme, gang og bedre kollektiv trafik, integreret med nye deleløsninger, med et stop for udbygningen af motorvejsnettet og en reduktion af vejkapaciteten i de særligt pendlertunge korridorer.

Heldigvis har et sådant skifte også positive sideeffekter for især borgere i byerne, som i dag er hårdt ramt af biltrængsel, men det kræver reel nytænkning og opgør med særinteresser og årtiers ideologi og vanetænkning.

Infrastrukturplan 2035 indeholder flere gode takter, men det bliver i det små. Det sørgelige er, at man med planen i hånden nu er ved at asfaltere os længere ud på skråplanet. Man kan håbe, at politikerne ved eftertanke vil bringe planen bedre i takt med situationens alvor. ■

Artiklen er en udvidet og redigeret udgave af en kronik, som blev bragt i Jyllands-Posten d. 24. september 2021.

Toke Haunstrup er seniorforsker ved Forskningsgruppen for Bæredygtige Byer og Hverdagspraksis på Aalborg Universitet. Hans forskning fokuserer på bæredygtig omstilling i et hverdagslivsperspektiv og han leder forskningsprojektet Sustainable Innovative Mobility Solutions (SIMS), som er støttet af Innovationsfonden.



Skal naturskønne Røsnæs skæmmes af en kattegatforbindelse? Foto: Tobias Markussen fra Naturstyrelsens hjemmeside

Hærværksprojekt: Kattegatforbindelsen

Motorveje skaber modstand - ikke mindst når det er noget af Sjællands skønneste natur og dele af Samsø og Østjylland, det går ud over.

Af John Holten-Andersen

Over de sidste ca. 50 år er vort land blevet plastret til med stadigt flere motorveje, og i dag er Danmark det land i Europa med flest kilometer motorvej pr. indbygger. Alligevel synes et stort flertal af politikere sekunderet af topen af dansk erhvervsliv ikke, vi har fået nok. Store nye indgribende projekter er på tegnebrættet, og en del af dem er allerede blevet besluttet ved den seneste infrastrukturaftale, som Folketinget indgik tidligere i år.

Igennem årene har mange forsøgt at protestere mod en række af de mest ødelæggende motorvejsprojekter, men forges. Det er som om vi har været oppe imod en uovervindelig maskine, der bare har kværnet derudad. Det er jo selve FREMSKRIDTET, der her ruller sig ud på fire hjul, det fremskridt der indebærer, at vi skal overvinde alle afstande og frigøre os fra enhver tilknytning til et sted. Hver morgen og hver eftermiddag ser vi dette FREMSKRIDT udfolde sig, når kilometerlange bilkøer snegler sig ind mod eller ud af de store byer. Og hidtil har de fleste af os blot trukket på skul-

deren over dette vanvid, for hvad skulle vi stille op mod overmagten?

En modstandsbevægelse tager form

Og dog er det, som om overmagten på det sidste har fået nogle alvorlige ridser i lakken. Flere og flere steder i landet er borgere begyndt at samle sig og gå til modstand. Og i modsætning til tidligere har denne modstand formået at skabe bredere klangbund i befolkningen. Det har vi f.eks. set omkring den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, omkring Lynetteholmen i København og sidst, men ikke mindst omkring megaprojektet over dem alle: Kattegatforbindelsen. Den skal efter planen gå fra spidsen af Røsnæs/Asnæs i Vestsjælland, over Samsø og videre til Hou i Østjylland.

Da dette vanvidsprojekt blev lanceret af tidligere transportminister Ole Birk Olesen i 2018, så det ud til at være et uafvendeligt forehavende. En kødrand af borgmestre, et stort flertal i Folketinget, herunder de to store motorvejspartier Venstre og Socialdemokratiet, samt det samlede danske erhvervsliv plus en række af de store fagforbund bakkede op om ideen. En forundersøgelse til 60 mio. kroner blev søsat, og man talte om, at anlægget kunne stå fær-

» En foreløbig prøve på, at det (modstanden) er lykkedes, var det netop afholdte kommunalvalg. Alle steder har der været arbejdet på at få Kattegatforbindelsen på dagsordenen. Selvom om mange politikere mente, at emnet ikke hørte hjemme i et kommunalvalg, ville borgerne det anderledes.

dig i 2035. Hvordan overhovedet skabe en modstand, der kunne hamle op med denne overmagt?

I udgangspunktet fandtes ingen organisation, der kunne mobilisere til modstand. Jo, der fandtes godt nok en række landsdækkende grønne organisationer, men meget få af dem beskæftigede sig seriøst med infrastruktur, og de, der gjorde, var enten små og svage eller vægrede sig ved at gå direkte imod den fremherskende mening på bjerget. Der var ikke andet for end at forsøge at bygge en modstand op defra.

Det startede med at en gruppe borgere på Røsnæs – fastboende og sommerhusejere – satte sig sammen og allerede i sensommeren 2018 dannede foreningen *Nej til motorvej på Røsnæs*. En vigtig diskussion under foreningens stiftelse var, om den skulle handle om Kattegatforbindelsen som sådan eller tage afsæt i den lokale modstand mod en motorvej ud over den smukke halvø. Beslutningen blev at fokusere på Røsnæs, men samtidig blev det fra starten slået fast, at foreningen ikke ville pege på nogen anden linjeføring, f.eks. over Asnæs, samt at foreningen ville arbejde for, at der blev dannet tilsvarende foreninger på Samsø og i Østjylland.

Det sidste førte til, at foreningen *Stop motorvej over Samsø* blev stiftet i januar 2020, og i december 2020 fulgte så Østjyder mod Kattegatforbindelsen. Siden er foreningen *Nej til motorvej på Asnæs* blevet dannet. Parallelt med disse initiativer har en gruppe ildsjæle dannet hjemmesiden og facebookgruppen *Kattegatforbindelsen – Nej tak* som samler værdifuld viden om alle aspekter af projektet. Efter denne organisatoriske opbygning af modstanden har arbejdet gået på to ben: På den ene side den lokale mobilisering i de berørte områder og på den anden side et stadigt tættere tværgående samarbejde mellem de 4 foreninger og Kattegatforbindelsen – Nej tak.

Det sidste tog for alvor fart med etablering af et Fællessekretariat for foreningerne i vinteren 2021. I dette regi blev der udarbejdet en fælles folder, der blev masseuddelt i de berørte områder hen over påsken. Samtidig blev der arbejdet på en fælles Grønbog om nogle af de overordnede aspekter og problemer ved forbindelsen: natur, landskab, støj, klima, trafik, økonomi m.m. Med afsæt i Grønbogen blev der desuden afholdt en velbesøgt høring på Christians-

borg i september 2021 med en række faglige oplæg om disse temaer.

Modstand nytter

Lokalt er arbejdet med den lokale mobilisering foregået ved uddeling af materiale, deltagelse i et utal af lokale arrangementer, indlæg i lokalaviserne, kontakt til politikere osv. En foreløbig prøve på, om det er lykkedes, var det netop afholdte kommunalvalg. Alle steder har der været arbejdet på at få Kattegatforbindelsen på dagsordenen. Selvom mange politikere mente, at emnet ikke hørte hjemme i et kommunalvalg, ville borgerne det anderledes.

I diverse undersøgelser i de berørte kommuner blev netop Kattegatforbindelsen udpeget til valgets vigtigste tema.

Resultatet af valget var da også, at sammensætningen af kommunalbestyrelserne blev forrykket markant til modstandernes fordel. I forvejen var alle partier på Samsø mod en motorvej tværs over øen.

I Odder Kommune rummer den nyvalgte kommunalbestyrelse et flertal af nej-sigere, og i Kalundborg vil et flertal nu modsætte sig

motorveje ud over såvel Røsnæs som Asnæs, selvom de fleste fortsat er for en Kattegatforbindelse,

Læren af alt dette er, at det godt kan lade sig gøre at sige magten midt imod. Også når det handler om motorveje. Men kampen er langt fra vundet, tværtimod er den først lige begyndt. Vi er fortsat oppe imod meget stærke og velorganiserede kræfter, der ovenikøbet har store statslige institutioner og en hær af konsulenter og rådgivere i ryggen. Så vi må fortsætte med at udvikle den folkelige modstand lokalt, men et virkeligt gennembrud får vi nok først den dag, hvor der for alvor sættes spørgsmålstegn ved hele den herskende transportpolitik og dens favorisering af biler og motorveje. Det kræver at vi får skabt en national organisation, der kan samle de mange spredte modstandskampe i en fælles indsats.

Det er en kæmpe opgave, men ikke umulig. I Wales har parlamentet for nylig besluttet at sige stop for nye motorveje i landet og i stedet satse på andre og mindre indgribende løsninger. Det kan også lade sig gøre i Danmark. ■

John Holten-Andersen er civilingeniør, medlem af NOAH og aktiv i modstanden mod en Kattegatforbindelse.



Hærværksprojekt: Egholmforbindelsen

Egholmmotorvejen, som et flertal af byens og regionens borgere er imod, er både trafikalt, klimamæssigt, økonomisk, sundhedsmæssigt og på natur- og miljøområdet et misfoster og hjælper hverken på de trafikale problemer i Nordjylland eller den regionale udvikling

Af Jens Kruhøffer

Der hviler en forbandelse over Aalborg. Det handler om Egholmmotorvejen, også kaldet Egholmforbindelsen. En 20 km lang motorvej som skal udskilles fra E45 syd for byen, gå igennem den vestlige udkant af Aalborg og forbindes på nord-siden af Limfjorden med E39 mod Hirtshals. Anlægget indbefatter to højbroer og en tunnel til øen Egholm, som ligger midt i fjorden kun 4 km fra Aalborgs centrum.

Eksisterende opinionsundersøgelser viser at et flertal af byens og regionens borgere er imod Egholmforbindelsen, selvom borgere og erhverv generelt ønsker en større fremkommelighed over fjorden. Men borgerne oplevede i forbindelse med Vejdirektoratets (VDs) høring af den reviderede VVM-rapport fra 2021 et stort demokratisk svigt, da mere end 7400 indsigelser praktisk talt blev negligeret, og Infrastrukturforliget blev indgået, inden indsigelserne var behandlet af VD.

For de valgte politikere i by- og regionsråd stiller sagen sig anderledes. Efter mere end 40 års kamp for at få en ekstra Limfjordsforbindelse til at supplere Limfjordsbroen fra 1933 og Limfjordstunnelen fra 1969 ser de nu lys forude, for i Infrastrukturforliget 2021 blev Egholmforbindelsen medtaget, selv om det isoleret set er både det dyreste og det mindst rentable projekt i forliget.

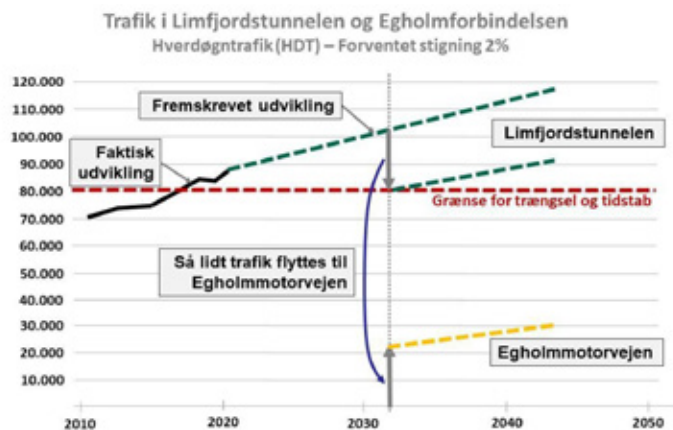
Anlægget af Egholmmotorvejen er beregnet til at koste 7,4 mia. kr. Det er et stort beløb for en motorvej, der på alle måder, trafikalt, økonomisk og i forhold til sundhed, klima, natur og miljø må betegnes som et misfoster.

Trafikalt

Egholmforbindelsen vil ikke kunne løse trængselsproblemerne på E45, da den kun vil aflaste tunneltrafikken minimalt. VVM-rapporten tager udgangspunkt i en meget lav trafikprognose på 1 pct. tilvækst af biler. Det er urealistisk lavt, og hvis vi anvender en mere realistisk trafikprognose på 2 pct. viser nedenstående figur, at aflastningen er så lav, at trængslen i tunnelen vil være den samme i 2031, når Egholm-motorvejen står

færdig, som den aktuelle trængsel i 2021. Selv med en urealistisk prognose på 1 pct., ville Egholmforbindelsen ikke aflaste E45 og Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.

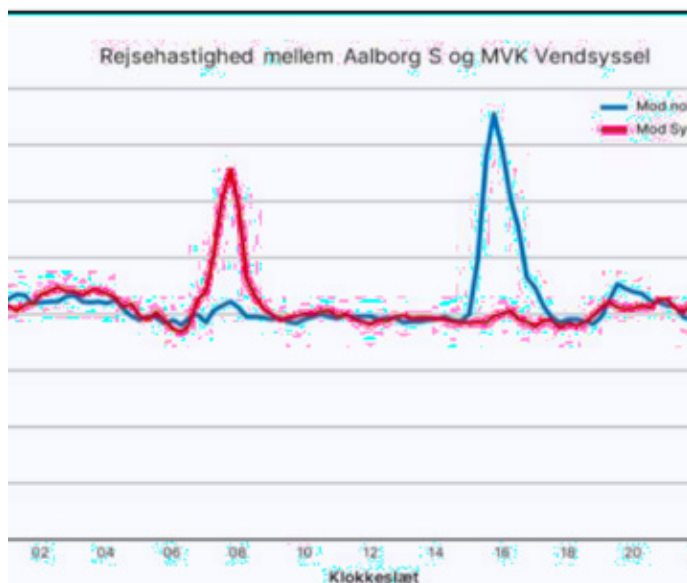
Figur 1. Trafik i Limfjordstunnelen og Egholmforbindelsen. Den røde stiplede linje på figuren angiver grænsen på 80.000 biler, hvor der ifølge Vejdirektoratet - vil være trængsel og tidstab.



Et andet spørgsmål er, om E45 og Limfjordstunnelen har trængselsproblemer i en grad, der berettiger anlægget af en tredje forbindelse. Figuren nedenfor viser, at der kun i korte tidsrum i morgen- og eftermiddagstrafikken er tale om væsentlige forsinkelser. Figuren medtager godt nok ikke forsinkelser som følge af uheld, og dem er der en del af bl.a. fordi af- og (især) tilkørslerne er dårligt konstrueret. Tilhængere af en nuløsning mener derfor, at der slet ikke er brug for en tredje forbindelse, hvis der rettes op på fejlkonstruktioner evt. kombineret med dele-bilsordninger eller brug af fleksibel arbejdstid.



Limfjorden med Egholm i midten



Figur 2. Trafikbelastningen over dagen i Limfjordstunnelen

En tredje anke mod Egholmforbindelsen er at den erhvervs-mæssige udvikling ligger i Aalborg øst, hvor både terminalhavn, industriområder og ikke mindst det nye supersygehus i højere grad kunne berettige en øget vejkapacitet. Spekuleres der mon i, at staten skal presses til at lave et ekstra tunnelrør, så snart Egholmforbindelsen er sat i værk?

Mange trafikforskere fremhæver, at et ekstra tunnelrør på

Limfjordstunnelen, der ligger i øst, vil være langt mere bæredygtigt end en Egholmforbindelse, især hvis det kombineres med en vendbar retning i det ene rør, således at der er 6 baner ind til Aalborg i morgentrafikken og 6 ud af Aalborg til fyraften. Det vil give en 50 pct. kapacitetsforøgelse for de tre rør tilsammen og 100 pct. for trafikken ind og ud af byen i myldretiden. Sådan fungerer f.eks. Elbtunnel i Hamburg med 8 baner og vendbar retning i myldretiden.

Regional udvikling

Et andet argument for Egholmforbindelsen er, at den påstås at understøtte regional udvikling og vækst. Men allerede i 2016 slog Tænk tanken Kraka i en analyse fast, at "motorveje skaber ikke befolkningstilvækst i landdistrikter", og netop landdistrikter er der meget af i Nordjylland. Motorveje er kun til fordel for større byer.

Borgmesteren i Jammerbugt kommune nordvest for Aalborg fremhæver ellers motorvejen som en stor gevinst. Og ganske rigtigt er der i Jammerbugt kommune omkring 5000 personer, der pendler til Aalborg, men Egholmforbindelsen vil kun være en genvej for dem, der arbejder i den vestlige del af Aalborg, hvor de fleste arbejdspladser ligger i øst! Og af de ca. 1500 aalborgensere, der pendler til Jammerbugt, er det kun dem, der bor i Aalborg vest, der har fordel af forbindelsen, samt aalborgensere med sommerhus ved Jammerbugt. Det er beregnet, at 5000 personer på daglig basis vil have fordel af Egholmforbindelsen. Det er meget lidt i forhold til en investering på 7,4 mia. ▶

◀ Når man ser på, hvilke erhverv, der får de største gevinster af en Egholmmotorvej, er det især City Syd og lufthavnen i Aalborg. Det private handels- og erhvervsliv i Åbybro vil ikke blive stimuleret, når borgerne kan hoppe på motorvejen og køre til IKEA og Bilka i City Syd, tværtimod.



Figur 3. Egholmforbindelsen (Vejdirektoratet)

Klima

Klimapåvirkningen af Egholmforbindelsen er kontroversiel af flere grunde. Det blev politisk bestemt, at CO₂ udviklingen ved anlægsarbejdet ikke skulle indregnes i økonomien for Egholmforbindelsen, men alene anlægsfasen vil have et CO₂-aftryk på mellem 260 og 270 tusind tons CO₂, nok til at gøre den til Danmarks 10. største CO₂ udleder 2025 – 2032. Ses det i sammenhæng med, at transportsektoren i forvejen slet ikke leverer CO₂ reduktioner ift. Klimalovens krav om 70 % reduktion, men tværtimod - som de fleste motorveje erfaringsmæssigt gør det - vil stimulere til yderligere privatbilisme, står det klart, at det er en stor trussel mod ambitionerne om at nå klimamålet.

Økonomi og studehandler

Det er utroligt, at Egholmforbindelsen i det hele taget er på banen, den dårlige økonomi og rentabilitet taget i betragtning. Kravet til den interne rente på etablering af en motorvej har i længere tid været 4,0 pct. Den interne rente udtrykker, hvad indtægterne på motorvejene udgør i forhold til anlægs- og vedligeholdelsesudgifter. Af den reviderede VVM-rapport fremgår det, at Egholmforbindelsen kun har en intern rente på 3,3 el-

ler 3,5 pct. afhængig af, hvilken anlægs-variant, der vælges. Samtidig ligger netto nutidsværdien, som fremkommer ved at addere projektets samtlige indtægter og udgifter, kun på hhv. 242 og 465 mio. kr. Det er meget lidt projektets størrelse taget i betragtning, og når den interne rente samtidig er lav, er det et udtryk for, at projektets økonomi er dårlig.

I forvejen er der allerede megen kritik af den måde indtægterne beregnes på, nemlig som den "sparede spildtid" for erhvervs-, pendler- og fritidskørsel, som udregnes i kroner og ører efter Vejdirektoratets model. Den udgør samlet 5 mia. kr., og er den helt overskyggende indtægt i motorvejens økonomi. Helt gal bliver rentabiliteten, hvis man følger Klimarådets anbefaling om at indregne en CO₂ pris på 1500 kr./ton CO₂ i anlægsudgifterne. Det vil medføre, at et beløb på ca. 400 mio. kr. skal fratrækkes netto nutidsværdien, som derfor vil falde til hhv. -158 mio. og +65 mio. Det er en politisk beslutning, at de ikke er indregnet i projektets økonomi, som ellers ville fremstå uantagelig dårlig.

Generelt er mulighederne for at etablere motorveje i Danmark tilsyneladende fantastisk gode, eftersom sparet tid for al slags kørsel indregnes som indtægt, og CO₂ aftrykket for anlægsudgifterne ikke medregnes! I mangel af helhedstænkning for mobilitet i Danmark er motorveje blevet studehandler i forhold til at fremme lokale hensyn og en stor legeplads for ivrige borgmestre og MF'ere med valgkreds i en kommune eller region, når staten betaler. I regeringens forståelsespapir fra 2019 var der ellers visse forventninger til det, der blev kaldt en "grøn mobilitetsplan". Det blev desværre til en infrastrukturplan med navnet "Danmark fremad" med 50 mia. kr. til motorveje og et pænt stort beløb til den kollektive trafik, heraf dog få "nye penge", og næsten ingenting til cyklister og de bløde trafikanter.

Miljø og natur

Hvad med miljøet og naturen?



Figur 4. Hærværk! (Limfjordsforbindelsen.NU)

Egholm er med sin bynære placering en perle i Limfjorden, som mange storbyer ville misunde os. Den er en Natura 2000 lokalitet og bl.a. tilholdssted for knortegåsen. De sidste tre år er øen blevet et yndet turistmål med ca. 100.000 besøgende om året. Landbruget på Egholm er rent økologisk, og øen er tidligere af Aalborg Kommune blevet fremhævet som Limfjordens

økologiske perle. Trods storbyens nærhed er der så stille på Egholm, at lyden fra fugle og strandtudser går klart igennem.

Egholm har i alle årene stået som symbol for kampen mod Egholmforbindelsen, men motorvejens linjeføring går med sine 20 km også hen over en lang række andre rekreative naturområder i Aalborg. Så når modstanden i Aalborg er så voldsom, skyldes det ikke mindst den massive forringelse af adgangen til rekreativ natur. Selvom borgmesteren har lovet erstatningsnatur i forholdet 2:1, er det en offentlig hemmelighed, at det ikke kan lade sig gøre så tæt på byen.

Trafikstøj

En anden lige så markant årsag til modstanden mod Egholmforbindelsen er, at yderligere 26.000 borgere må forvente at blive udsat for helbredsskadelig trafikstøj. Der er i forvejen en heftig diskussion om de metoder VD bruger til at beregne trafikstøj, fordi der bruges gennemsnitsværdier for støjen fordelt over hele døgnet, og støjberegningerne ikke bruger motorvejens totale kapacitet som udgangspunkt, men et langt lavere trafiktal.

Egholmmotorvejen kan på dette område sammenlignes med Silkeborgmotorvejen. Her støjberegnet VD en bydel, der er sammenlignelig med Hasseris og Lindholm i Aalborg i forhold til placeringen langs motorvejen. VD beregnede støjniveauet i Silkeborg til 51 dB, men havde bl.a. ikke taget højde for vestenvinden, som betød, at støjniveauet ofte reelt er mellem 70 og 90 dB. Dette er i praksis en mangedobling af støjen, da dB beregnes på en logaritmisk skala. Egholm-motorvejen vil på store strækninger være beliggende på dæmninger og broer, som er de perfekte støjspreadere, hvilket yderligere forværres, ved at beboelserne i Hasseris og dele af Nørresundby er beliggende på terræn, der er svagt stigende mod øst. Lidt dramatisk formuleret vil der blive tale om en slags støjmæssig lavineeffekt, som selv mere end 1000 m fra motorvejen udsætter beboerne for sundhedsskadelig støj på over 58 dB. WHO's grænseværdi for sundhedsskadelig støj er 53 dB.

Det er i øjeblikket planen at sætte støjskærme op på en mindre del af den gamle motorvej (E45). Det er hårdt tiltrængt, men det virker dog som ren manipulation, når støjdæmpningen herfra fratrækkes støjbelastningen af Egholmforbindelsen i den redigerede VVM- redegørelse, så politikerne kan gå ud og sige, at der er indlagt en støjreduktion i det samlede projekt. Støjdæmpning af E45 i bynært område burde være sket for lang tid siden. Som det er nu, har E45's placering i bynære områder og manglende støjdæmpning gjort Aalborg til Danmarks mest støjbelastede by, værre end nogen tysk by. Danmark er generelt 2-3 gange hårdere belastet af vejstøj end Tyskland.

Forbandelse og forbindelse

Egholmforbindelsen er en forbandelse, fordi den forringer natur, klima og trivsel i Aalborg voldsomt uden at løse de trafikale problemer og vækstproblemerne for mindre byer i Nordjylland, som borgmestrene ellers er enige om at promovere. Egholmforbindelsen er et dyrt urentabelt misfoster. Formodentligt er den eneste årsag til at den fortsat er på banen, at den kan stimulere det gigantiske indkøbsområde i City Syd samt Aalborg Lufthavn, som lokalpolitikere stadig drømmer om skal udvikle sig til Danmarks næststørste lufthavn.

Set med klimabriller er det en uhyggelig prioritering og totalt i modstrid med, at der er gennemført eller planlagt mange tiltag for at reducere CO2-belastningen i Aalborg kommune. Det falder mange borgere for brystet, at Aalborg kommune skyder 600 mio. ind som medfinansiering af motorvejen. Penge der i den grad kunne bruges bedre på kommunale kerneydelser.

Egholmforbindelsen er også en forbandelse, fordi den i mange år har skabt en forbitret stemning i byen, bl.a. fordi borgmesteren og by- og regionsrådsflertallet har valgt at tie modstanden ihjel og undgå dialog med borgerne. Man ville gerne demonstrere, at "Nordjylland står sammen" og har fået erhvervslivet til at bakke op, mens modstanderne blev negligeret.

Borgerbevægelsen har nu tusindvis af medlemmer og følgere, og samarbejdet med Klimabevægelsen og andre grønne NGO'er og borgerforeninger i Aalborg det sidste år har for alvor gjort modstanden

synlig både blandt borgere og i det politiske landskab.

Det netop afholdte kommunalvalg i november 2021 har vist modstandens styrke. Forud for valget havde Enhedslisten, SF, Radikale Venstre, Trafikalt Folkeparti og 3 mindre partier dannet Grønt Valgforbund udenom Socialdemokratiet. Samlingspunktet var kampen imod Egholmforbindelsen og generelt en stærkere grøn omstilling.

Til valget tabte Socialdemokraterne 11,8 pct., 5 mandater og deres absolutte flertal, mens partierne i Grønt Valgforbund tilsammen mere end fordoblede deres stemmetal og gik 4 mandater frem fra 3 til 7. Grønt valgforbunds første handling efter valget var at fremsende et forslag til det nye byråd om at opsigte aftalen med Transportministeriet om at medfinansiere Egholms-motorvejen

Måske er det ikke for sent at hæve forbandelsen og sløjfe forbindelsen. ■

Jens Kruhøffer er næstformand i Klimabevægelsen.dk, medlem af Bedsteforældrenes KlimaAktion (BKA), Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, Netværk for bæredygtig Trafik og Broen til Fremtiden (Transportgruppen).

➔➔ *Mulighederne for at etablere motorveje i Danmark tilsyneladende fantastisk gode, eftersom sparet tid for al slags kørsel indregnes som indtægt, og CO2 aftrykket for anlægsudgifterne ikke medregnes! I mangel af helhedstænkning for mobilitet i Danmark er motorveje blevet studehandler i forhold til at fremme lokale hensyn og en stor legeplads for ivrige borgmestre og MF'ere med valgkreds i en kommune eller region, når staten betaler.*



Edward Munchs nok mest kendte maleri, Skriget - her i grafisk udgave af kunstneren selv.

Trafikstøj skader i alvorlig grad helbredet

Over 1,7 millioner danskere er udsat for trafikstøj, det vil sige en lyd fra trafik, som ligger over Miljøstyrelsens grænseværdi. Lavere hastigheder og støjskærme er en del af løsningen. Spørgsmålet er om folkesundheden samt miljøet vægtes højt nok, særligt i de samfundsøkonomiske beregningsmodeller.

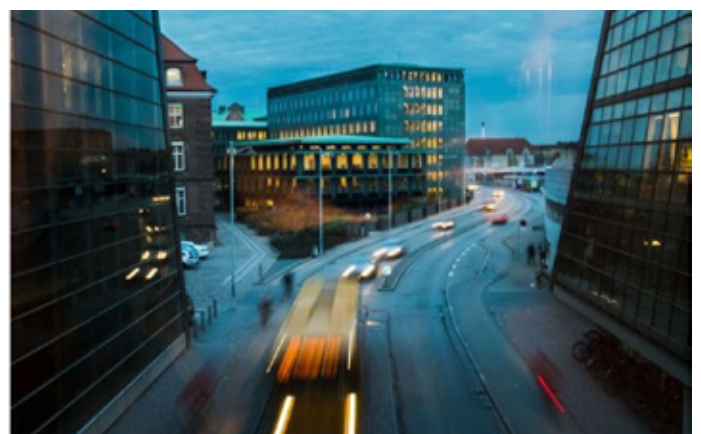
Af Amanda Marie Hohol

Det er ikke en nyhed, at trafikstøj kan medføre en række sygdomme. Støjen fra trafikken går ind og stresser vores krop og forstyrrer vores nattesøvn. Med et stort antal stresshormoner i kroppen øges risikoen for, at man bl.a. kan udvikle blodpropper, overvægt og diabetes. Jo højere støjen er, desto mere stiger risikoen.

”Vi ved, at trafikstøj øger risikoen for blodpropper i hjertet og sandsynligvis også for diabetes og slagtilfælde. Studier peger

på, at det kan have betydning for en række andre sygdomme som bl.a. brystkræft og kan påvirke indlæringen blandt børn”, siger Mette Sørensen, der er adjungeret professor på Roskilde Universitet og ekspert i trafikstøj.

Forskere fra Syddansk Universitet, Københavns Universitet, Roskilde Universitet og Odense Universitetshospital har i



WHO's generelle grænseværdi er 53 dB, hvorimod Miljøstyrelsens er 58 dB. Foto: Trafik, Kate Chenkova, Unsplash].

et nyt studie fundet en sammenhæng mellem trafikstøj og demens (Se kilden: Universitetsstudiet). Det viser sig således, at der med tiden kun bliver tilføjet flere sygdomme på listen over, hvilke konsekvenser trafikstøj har. Den nye forskning på området peger på, at vejstøj øger risikoen for demens med 27 pct. og er ansvarlig for ca. hvert sjette tilfælde af demens. Det er alarmerende, når vi ved, hvor mange mennesker der udsættes for skadelig trafikstøj.

”30 pct. af befolkningen er udsat for trafikstøj, som vi ved er skadelig for deres helbred. Det er ret mange. Så der er en del at gøre”, siger Mette Sørensen.

Forskningsresultater viser bl.a., at man har en 27 procents forhøjet



risiko for at udvikle Alzheimers, hvis man over en årrække eksponeres for trafikstøj over 55 dB. Ser man på antallet af demenstilfælde i 2017 betyder det, at ud af de 8.475 tilfælde kan de 1.216 knyttes til trafikstøj. Kilde: sdu.dk. Foto: Steven HWG, Unsplash

Sænk hastigheden på vejene

Et værktøj, der kan medvirke til at reducere støjen fra trafikken her og nu, er at nedsætte hastigheden på vejene.

”Hvis man nedsætter hastighedsgrænsen til 90 km/t på motorvej, vil trafikstøjen også sænkes hørbart. Men i de gældende samfundsøkonomiske beregningsmodeller vægtes tiden rigtig meget. I nogle tilfælde betyder det, at nedsættelse af hastighedsgrænsen er et værktøj, som kan være vanskeligt at få lov at bruge”, siger Sif Enevold, der er chefprojektleder i Gate21, der er en organisation, som samler regioner, kommuner, virksomheder og vidensinstitutioner i partnerskaber inden for grøn omstilling. Støjskærme er et andet eksempel på støjbekæmpelse, der kan halvere støjen for dem, der bor tættest på en vej.

Der findes også støjreducerende asfalt, men effekten har vist sig at aftage relativt hurtigt bl.a. på grund af dens holdbarhed. I Vejdirektoratet har man valgt at anvende det såkaldte klimavenlige slidlag, når man lægger ny asfalt. Dette er udviklet med øje for at reducere rullemodstanden mellem dæk og vejbane og reducere køretøjets brændstofforbrug. Ifølge Vejdirektoratets egne beregninger er der dog kun tale om beskedne 1,2 pct. mindre brændstof for biler og lastbiler. Det er således altafgørende, at anvendelsen af det klimavenlige slidlag ikke giver fripas til at fortsætte som hidtil med høje hastigheder og udbygning af vejnettet.

Kommunerne og staten har det formelle ansvar for at reducere og forebygge trafikstøj, men de enkelte borgere kan også være med til at gøre en forskel. Enkelthændelser, hvor en

**GATE
21**

Sænk hastighederne på vejene, og hop på cyklen i stedet.





”Vi skal huske, at trafikstøj er det næststørste miljøproblem i Europa for os mennesker og vores sundhed”, siger Camilla Rosendahl, der er projektmedarbejder i Gate21.

”Vi skal huske, at trafikstøj er det næststørste miljøproblem i Europa for os mennesker og vores sundhed”, siger Camilla Rosendahl, der er projektmedarbejder i Gate21.

◀ motorcykel f.eks. gasser op, er også med til at skabe støj. Her kan kampagner være med til at sætte fokus. Gate21 peger også på, at man flere steder i Europa eksperimenterer med teknologi, der kan måle støjledningen fra hver enkelt bil og motorcykel som grundlag for f.eks. bøder eller udelukkelse fra bestemte områder.

Man kan være tilbøjelig til at tro, at elbiler ikke skaber trafikstøj, da en elmotor er mere eller mindre lydløs. Men på de veje, hvor man allerede kører over ca. 40 km/t, vil støjen fra friktionen mellem dæk og vejbane være dominerende, og så gør elbilernes indtog i praksis ingen forskel for støjniveauet.

”Faktisk kan det virke modsat”, siger Sif Enevold. ”Nogle elbiler er tungere og har bredere dæk, og det kan give en højere støjledning. Det er en vigtig faktor at tage med, når vi kigger ind i fremtidens transportmuligheder.” En stigning i antallet af elbiler kommer derfor ikke til at gøre den store forskel på trafikstøjsområdet. Kun på de veje, hvor hastigheden er lav, vil der være en forskel.

Penge kan gøre en forskel, men der er lang vej

I gennem de senere år er der kommet mere fokus på trafikstøj både i medierne, på Christiansborg og i kommunerne. De

sundhedsmæssige konsekvenser er som nævnt ikke noget nyt, men finansieringen på trafikstøjsområdet er stadig ikke overvældende.

”Vi skal huske, at trafikstøj er det næststørste miljøproblem i Europa for os mennesker og vores sundhed”, siger Camilla Rosendahl, der er projektmedarbejder i Gate21.

I den statslige Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til støjreducerende tiltag ved udbygning og nye veje. Der er også afsat tre milliarder kroner til bl.a. støjskærme langs eksisterende statsveje. ”Det kan lyde af meget, og det er også markant mere, end der tidligere har været afsat. Der er en udvikling i gang, og pengene kan gøre en stor forskel, men der er stadig rigtig lang vej”, siger Camilla Rosendahl.

Ifølge Sif Enevold fra Gate21 er det trods alt et godt bidrag over en 10-årig periode. Det er endvidere nødvendigt, at der fortsat afsættes midler til forskning, så nye tiltag og den nyeste viden bliver formidlet ud til dem, der har ansvaret for Danmarks infrastruktur.

Vores helbred og miljø er vigtigere end tid

I de samfundsøkonomiske beregningsmodeller værdisætter man, hvor meget hurtigere vi kan komme fra A til B, og hvor



Man kan være tilbøjelig til at tro, at elbiler ikke skaber trafikstøj, da en elmotor er mere eller mindre lydløs. Men på de veje, hvor man allerede kører over ca. 40 km/t, vil støjen fra friktionen mellem dæk og vejbane være dominerende, og så gør elbilernes indtog i praksis ingen forskel for støjniveauet.

meget mennesker er generet af trafikstøjen. Det gælder også, hvor meget det koster at indlægge folk på grund af trafikstøj, ligesom de klima- og miljømæssige konsekvenser også indgår i beregningerne. Men ifølge Gate21 bør både de støj- og miljømæssige konsekvenser vægtes højere end de gør nu.

”Måske er det i virkeligheden der, at der er noget, som er lidt “off”. Hvis trafikstøj skal tages alvorligt som samfundsudfordring, skal det afspejles i de økonomiske modeller, og her er trafikstøjens konsekvenser prissat for lavt”, siger Camilla Rosendahl fra Gate21.

Det er Transportministeriet, som har ansvaret for beregningsmodellen for trafikstøj. Her udtaler man, at der ingen planer er om at ændre modellen på nuværende tidspunkt. Spørgsmålet er, hvornår man fra politisk hold indser, at det er på tide at vægte folkesundheden og miljøet højere end de få minutter, der vindes på vejene, ved at man kører hurtigt eller ved at etablere flere veje i landskabet. Et fortsat øget politisk fokus og folkeligt pres på trafikstøjsområdet er nødvendigt. ■

Amanda Marie Hohol er med i Nyt Fokus’ redaktion.

Kilde

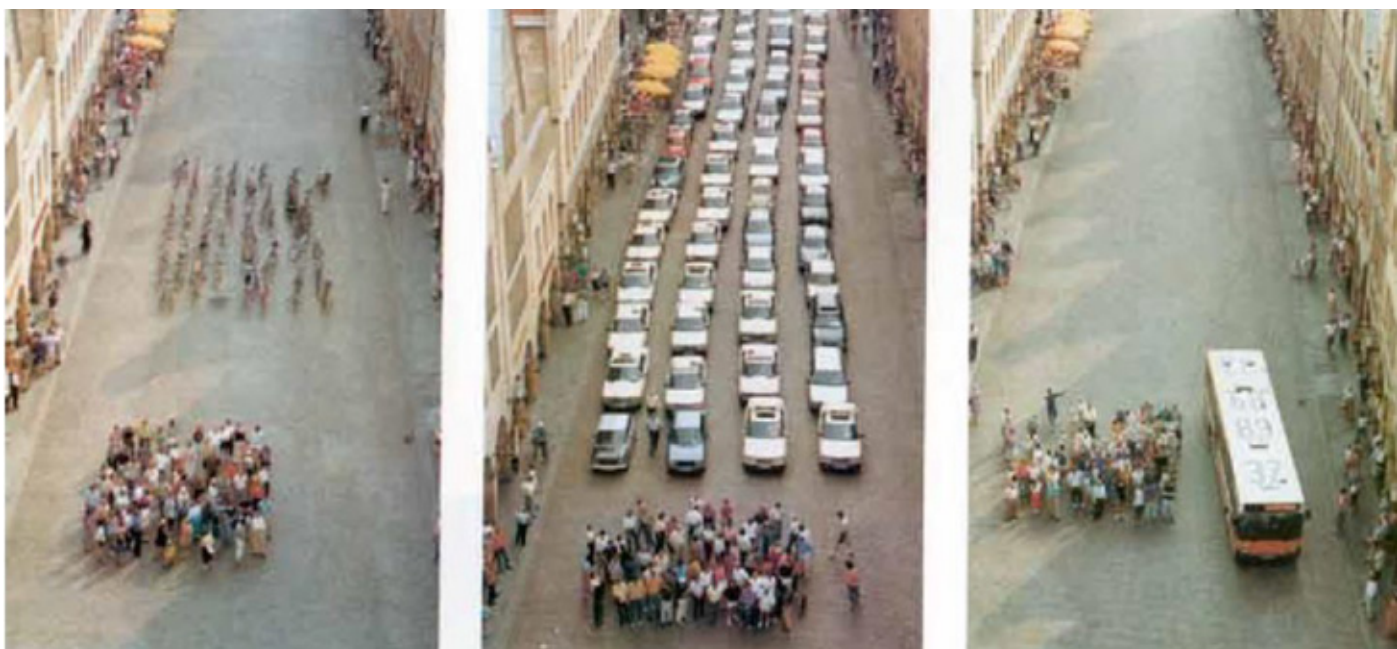
Universitetsstudiet:

<https://www.sdu.dk/da/nyheder/forskningsnyheder/trafikstoj-vej-demens>

Gør noget selv

Borgerforslag mod vejstøj:

<https://www.borgerforslag.dk/se-og-stoet-for-slag/?id=FT-09338&fbclid=IwAR0O7WwCjldFG4YYHueLxN NXtjQ9ZkpPbNzFRS7-eYZAZZlktunEVu8PaU>



Kilde: <https://www.stadtwerke-muenster.de>

Kollektiv transport i en ond cirkel

Den kollektive transport lider under, at både borgere og politikere vægter det individuelle behov for transport. Bilen bliver derfor prioriteret. Den kollektive transport er blevet et minimaltilbud, som overvejende henvender sig til 'tvangskunder', hvor hensyn til komfort og frekvens ikke vægtes. En ond cirkel som betyder færre kunder og yderligere besparelser på den kollektive transport til skade for både klima og miljø.

Af Niels Wellendorf

Bilisme og kollektiv transport

Vi har alle jævnlige behov for at flytte os fra sted til sted: til arbejde, til uddannelse eller på indkøb og i fritiden, langt eller kort, alene eller sammen med familie og venner, med eller uden varer, og det medfører behov for forskellige transportmåder.

Det har altid været naturligt, at folk fulgtes ad, når de skulle fra sted til sted, og udviklingen fra gang til kørsel har da også været præget af netop transportmidler, hvor flere kunne være med. Først med bilens indtog begyndte den individuelle transport for alvor at blive udbredt. Kollektiv, offentlig, fælles transport, kært barn har mange navne. Men fælles for dem er, at det handler om transportformer, hvor flere følges ad i stedet for at flytte sig individuelt.

26 Fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling

Alle følger en køreplan, så ud over tog, metro, letbane og bus er også færger og fly en del af den kollektive transport. Men også mere tilfældig transport som turistbuskørsel og charterfly falder ind under begrebet, ligesom de forskellige former for flextrafik er en del af det kollektive trafikudbud. På grænsen ligger samkørsel og taxakørsel, hvor flere kører sammen.

Fordele og ulemper ved kollektiv trafik

Fordele ved kollektiv transport er, at man kan minimere belastningen af omgivelserne ved lavere arealforbrug pr. transporteret person og lavere energiforbrug ved bedre udnyttelse af køretøjerne. Det mindre arealforbrug betyder også, at man kan anvende byernes arealer bedre, uden brede veje og parkeringspladser på alle ledige områder.

Den største ulempe er – som ofte anført af modstandere af kollektiv transport – “at de kollektive tilbud kører fra et sted, hvor man ikke er, til et sted hvor man ikke skal hen”, altså at man ikke kommer direkte hjemmefra og til ens endelige rejsemål. Hertil kommer, at man ikke kan transportere sig lige, når man har brug for det, og uden for byerne kan der være meget lang tid mellem afgangene.

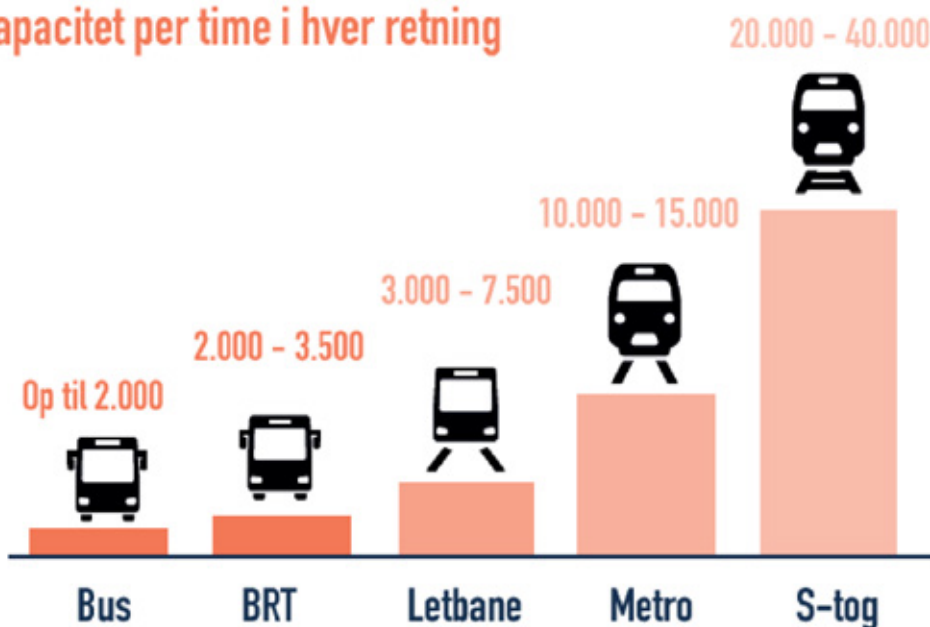
Holdninger til kollektiv transport

For mange er det de klima- og miljømæssige aspekter, der gør, at man synes om kollektiv transport. Men for andre betyder det at kunne transportere sig selv fra A til B, når man vil og ikke være afhængig af køreplaner og lang vej til et

So entlastet eine S-Bahn die Straßen



Kapazität per time i hver retning



Kapacitet pr. time i hver retning for udvalgte kollektive trafikformer. Spændet afspejler forskelligt valg af materiel, fyldningsgrad og frekvens af afgang. (Movia 2020). Kilde: <https://www.stadtwerke-muenster.de>

stoppested eller station, at man ikke finder kollektiv transport brugbar. Desuden vil man også gerne være i ly for vind og vejr. Derfor føler mange det som det mest naturlige at kunne transportere sig selv, og bilen bliver en magelig vane, man lader gå i arv til sine børn.

Det har i de sidste mange årtier betydet, at den individuelle biltransport af et flertal af politikere, og under de givne omstændigheder formentlig også af befolkningen, er blevet prioriteret på bekostning af den kollektive transport. Det har så igen hos de selskaber, der driver den kollektive transport, betydet, at man ser mere snævert på driftsøkonomi end på, hvad der er godt for samfundet som helhed.

Når man forventer, at folk helst vil køre selv, ender man med at betragte kunderne som det, der kaldes ”tvangskunder”, især folk der af økonomiske årsager ikke har råd til at have bil. Dermed ender den kollektive transport med at være et minimaltilbud, der primært skal bruges til at trans-

portere disse folk, uden at man behøver gøre noget særligt ud af komfort, køretid eller frekvens, for de ”har jo alligevel ikke andet”. Man får på den måde et så lille udbud af kollektiv transport, at de, der har tilvalgt det kollektive, fordi de synes, det er det mest fornuftige, reelt ikke har et udbud, de kan være tilfredse med, hvorfor de opgiver at bruge det for i stedet at bruge bil (eller cykel).

Så begynder den onde cirkel, hvor færre kunder betyder større underskud, og dermed opstår behovet for at skære yderligere på driften. Ikke mindst uden for byerne, hvor der er langt mellem husene og dermed kunderne, er der mange politikere, der synes, at det er for dyrt at tilbyde en bare nogenlunde kollektiv transportdækning, og mange siger ligeud, at ”vil du bo på landet, må du have bil”.

Klima og miljø

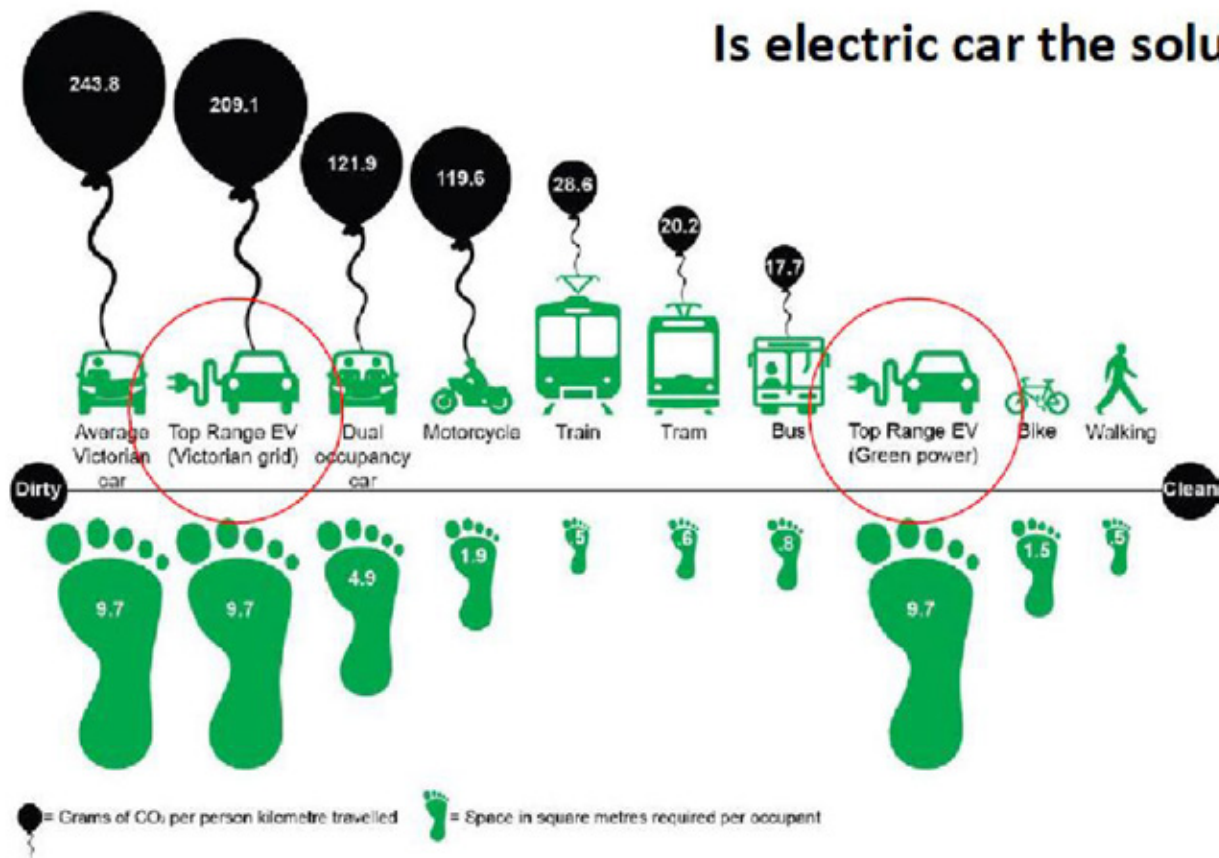
Al transport medfører påvirkning af klimaet og miljøet, lige fra udåndingsluften, når vi går eller løber, til de fossildrevne transportmidlers udledning af mængder af skadelige stoffer og CO₂. Også produktionen af transportmidler bidrager i større eller mindre omfang til belastning af klimaet, og ikke mindst medfører anlæg og etablering af veje og baner en stor klimabelastning. Men når flere rejser sammen, er klima-

belastningen pr. person lavere, og det burde jo medføre, at man politisk sørger for, at den kollektive transport forbedres på alle punkter.

Elektrificeringen af den kollektive transport og ikke mindst biltrafikken betyder imidlertid, at tidligere tiders kritik af bilen som forurener mindskes. Men det er primært lokalt CO₂, der mindskes, mens gummipartikler fra bilernes dæk er det samme – eller reelt mere, da elbilerne er tungere og dermed slider mere på dækkene.

Jernbaner og letbaner er den mest energieffektive transportmåde både på grund af det lave energiforbrug ved en lav rullemodstand mellem stålhjul og stålskiner og på grund af de mange passagerer, der kan medtages i forhold til biler og busser. Så der hvor trafikunderlaget er tilstrækkeligt stort, bør man vælge skinneløsninger, også selv om de på kort sigt er meget dyrere at etablere.

Is electric car the solution?



Source: ElliotFishman / PTUA

Det skal dog siges, at de store klimabelastninger ved anlæg af ny infrastruktur, som f.eks. elektrificering af jernbanen, tager mange år at indhente og udligne, trods den lavere klimabelastning ved den efterfølgende drift. Det kan således tage op til 50 år, før klimabelastningen er indhentet, og valget falder ofte på busløsninger, da de jo skal køre på veje, “der allerede er der”.

Til trods for at de fleste politikere i dag har indset, at klimakrisen er reel, er der mange, der ikke forstår eller vil forstå, hvad der kan gøres på trafikområdet, og med de mange forventninger om, at transport skal være så individuel som mulig, vil der være et politisk pres for at minimere den kollektive transport til det mest nødvendige.

Økonomien

Den kollektive transport er for det meste afhængig af tilskud betalt over skatterne. Det skyldes, at omkostningerne overstiger billetindtægterne. Der findes enkelte ruter, hvor så mange bruger de kollektive tilbud, at det giver overskud, som så deles ud på de mindre brugte ruter. Men da vi som samfund har nogle minimumsønsker til udbredelsen af kollektiv transport, er det en politisk beslutning, hvor meget der skal køres, og hvor meget man vil betale for det. Også taksterne besluttet politisk, så det er en afvejning af hvor stor en andel, der skal komme fra brugerbetalingen og hvor meget fra skatterne.

Politikere, der finder den individuelle – og selvbetalte – trafik bedst, er ikke meget for at bruge skattepenge på at understøtte en god kollektiv transport og er mest stemte for at vælge de billigste løsninger, når der skal vælges mellem forskellige typer af kollektiv transport. Og her vinder den billige busbetjening ofte over de noget dyrere, men også

væsentligt bedre skinnebårne systemer som f.eks. letbaner, også selv om erfaringerne viser, at det er meget lettere at få folk til at skifte bilen ud med et tog eller en letbane end med en bus.

Samfundsøkonomiske og transportøkonomiske beregninger

Når der skal vælges mellem nye transportanlæg og mellem driftsformer, anvendes for det meste de såkaldte samfunds- eller transportøkonomiske beregninger. Disse er gennem årene blevet mere og mere indviklede, da man hele tiden forsøger at få så mange faktorer med i beregningerne som muligt for at kunne overskue virkningerne. Men der er ikke enighed blandt transportforskere om, hvilke faktorer der skal med, og hvordan de skal vægtes, f.eks. tiden ved forsinkelser. Der er også meget forskellig vægtning, når der ses på biltransport contra kollektiv transport, og ofte favoriserer man bilerne. F.eks. er udgangspunktet i beregninger af trængsel, at en bilist altid skal kunne forvente grøn bølge og fuld hastighed, mens der for bustrafikken regnes med køreplaner, som er lavet ud fra den trængsel, der er. Det ser således ud, som om busserne aldrig har trængsel.

Regularitet og punktlighed

En af den kollektive transports reelle problemer er, at der alt for ofte er forsinkelser og aflysninger ikke kun på grund af udefrakommende faktorer, men også pga. selve måden trafikken drives på. F.eks. medfører mange sporarbejder mv. længerevarende afbrydelser af togtrafikken med indsættelse af langsomme og ukomfortable erstatningsbusser. Et andet problem er også, at man fra politisk hold ofte vælger det billigste bud, når der tildeles transportkontrakter, så selska-

ber, der ikke har tilstrækkeligt med tog, busser eller personale, vinder med efterfølgende risiko for mange aflysninger. Det seneste tilfælde er togtrafikken i Jylland og på Fyn, kørt af Arriva.

Mobilitetsprincippet og individualisering af trafikken

I de senere år er der inden for trafikplanlægningen sket et skifte fra at se på de enkelte transportmidler særskilt til at samtænke dem under fællesbegrebet ”mobilitet”. Det er en fornuftig måde at gennemtænke behovet for transport på og hvilke løsninger, der er de mest hensigtsmæssige. Men ofte er udgangspunktet primært at se transport ud fra individuelle behov og ikke på fordelene ved at kombinere disse til en fælles kollektiv transport, så de løsninger, der peges på, er derfor ofte planer, som peger mere i retning af delebiler og samkørsel end på kollektiv transport.

Her tales der også om selvkørende biler, som af nogle hævdes at kunne opfylde alles transportbehov, da både børn og ældre nu kan komme fra A til B uden at skulle ud i det dårlige vejr eller bevæge sig hen til et stoppested. At det vil betyde en eksplosion af biltrafikken med følgende trængsel på vejen, tænker man ikke på, for det kan jo ”bare” løses ved at bygge flere og bredere veje.

Hvordan kommer vi videre med en god kollektiv trafik?

Hvis den kollektive transport fortsat skal tiltrække kunder, er regularitet og punktlighed helt afgørende, og derfor skal dette være tydeligt i kommende kontrakter, som staten og trafikelskaberne har med deres operatører. DSB skal have en ny trafikkontrakt fra 2024, så her skal vi borgere sørge for at påvirke trafikpolitikere i Folketinget. Hertil kommer, at den kollektive transport skal være tilgængelig overalt, hvor der er behov for trafik, og det er vigtigt i de fremtidige trafikkontrakter, både de statslige og regionale, at der skal være en frekvens, så man ikke skal vente ”i evigheder” på at blive transporteret, ligesom koblingen mellem cykel og kollektiv trafik også skal være en del af løsningerne.

Trafikplan

Desværre mangler der i dag en plan for den kollektive trafik i Danmark. Tidligere lavede Trafikstyrelsen hvert 4. år en trafikplan for de statslige jernbaner, som var grundlag for regionernes udarbejdelse af regionale trafikplaner, men tidligere transportminister Ole Birk Olesen afviste at godkende det seneste forslag til den trafikplan, der skulle være gældende fra 2017 til 2021, så den blev lagt på hylden.

Der skulle være udarbejdet en ny trafikplan i år, men det arbejde er endnu ikke igangsat. Det betyder derfor, at infrastrukturplanen som blev indgået af et enigt Folketing i juni i år, blot er en samling tilfældige projekter uden sammenhæng, i nogle tilfælde endog i modstrid med hinanden. Så

der skal presses på for at få lavet en national grøn mobilitetsplan, hvor klimaet også tænkes ind.

Stationsnærhedsprincippet

Ved at kommunerne aktivt bruger det såkaldte ”stationsnærhedsprincip” i kommuneplaner og lokalplaner, kan man sikre en god sammenhæng mellem byplanlægning og trafikplanlægning, for det er meget nemmere at bruge den kollektive transport, hvis man bor i kort gå- eller cykelafstand fra en station. Jo tættere folk bor på en station, jo flere bruger det kollektive, så en tæt og høj bebyggelse, både for boliger og arbejdspladser omkring stationerne, betyder, at flere naturligt vælger den kollektive transport og dropper bilen.

Taksterne

Taksterne for den kollektive transport er stadig generelt stigende, mens det samtidig er blevet stadigt billigere både at købe og bruge bil i de senere år, f.eks. er vægtafgiften nedsat tre gange i løbet af de sidste 10 år. Den seneste takstreform for Movia betød bl.a., at de længste pendlerrejser blev meget dyrere, hvilket medførte, at antallet af disse gik ned, for folk benyttede i stedet bilen.

Men der er også brug for en takstreform, hvor det sikres, at pendlerkort o. lign. kan bruges til fritidsaktiviteter. Det kan man f.eks. gøre ved at lade takstzonerne blive større, så også fritidsmålene ligger inden for den takstzone, man har.

Brug den kollektive trafik og vær en god repræsentant for andre brugere

Hvis vi skal sikre, at der sker en ordentlig udbygning af

den kollektive trafik, så den har et udbud, hvor alles transportønsker kan opfyldes, kræver det, at vi alle bruger den, og at vi alle stiller krav om forbedringer. Man kan også påvirke selskaberne f.eks. ved at støtte de nye regionale *Passagerpuls* som *Passagerpuls* har etableret i løbet af det sidste års tid. ■

Niels Wellendorf er trafikplanlægger med 40 års arbejds erfaring fra DSB. I dag er han bestyrelsesmedlem af RBT, Rådet for Bæredygtig Trafik, NJS, Forum for Nordisk Jernbane Samarbejde, IDA Rail, Ingeniørforeningens jernbanetekniske selskab og Foreningen Letbaner.dk og formand for Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal.



Udgangspunktet i beregninger af trængsel, at en bilist al tid skal kunne forvente grøn bølge og fuld hastighed, mens der for bustrafikken regnes med køreplaner, som er lavet ud fra den trængsel, der er. Det ser således ud, som om busserne aldrig har trængsel.



Flyvningen forsøger at gå under radaren

Af Poul Kattler

Luftfarten tegner sig for en stor andel af den danske transports klimabelastning. Og luftfarten har ikke nogen reel plan for at reducere udledningerne, men regner tværtimod med at vækste, ikke kun op til før-Corona niveau, men yderligere.

Det kan ikke blive ved

Alle forventede, at der i dette folketingsår ville blive fremsat en lov, der gav Københavns Lufthavn lov til – når det passer dem – at udvide kapaciteten op til det dobbelte antal passagerer uden at koble den privatejede lufthavns aktiviteter til nogen former for klimamålsætninger. Måske har regeringen alligevel anset dette for "politisk tonedøvt", for i al fald annoncerede transportminister Benny Engelbrecht i efteråret, at der først skulle forhandles en art klimahandlingsplan for luftfarten (inkl. udenrigsluftfart) før loven om udbygning af lufthavnen kan komme på tale.

Dansk luftfart har herefter fremlagt en sektorkøreplan for klimahandling for at sætte dagsordenen for de kommende politiske forhandlinger. Den køreplan giver vi i Rådet for bæredygtig trafik og Bevar jordforbindelsen ikke meget for. Helt overordnet kan man sige, at planen lægger op til, at:

Luftfarten ikke skal begrænses i forhold til omfanget før COVID 19, men forberedes til yderligere vækst. Det vil give anledning til øgede udledninger på 18 pct. i 2030 i forhold til 1990.

Luftfarten ikke må pålægges nye nationale afgifter, der øger billetprisen og begrænser flytrafikken.

En såkaldt klimafond skal introduceres som en 30-kroners afgift på billetprisen ved hver start fra Danmark, således at pengene bliver i sektoren og re-investeres i nye brændstoffer, der så får stigende betydning fra omkring 2030.

Det er et udspil, der næppe harmonerer med bestræbelser fra EU, hvor EU-kommissionens kommende lovpakke Fit for 55 formentlig vil indebære brændstofafgifter på flybrændstof (luftfarten flyver i dag skattefrit).

Level playing field/Lige vilkår

Det er helt bizart, at den langt mest klimaskadelige rejseform begunstiges af afgiftsfritagelser og momsfrigørelse, mens f.eks. den mest klimavenlige rejseform, toget, betaler begge dele i varierende omfang i Europa. Dette forhold har gjort at lavpris-luftfarten – især baseret på dårlige arbejdsforhold for de ansatte – nu dominerer rejser på nær sagt alle afstande over 3-500 km.

Forholdet imellem tog og fly i forhold til påvirkning af klimaet på europæiske distancer ligger et sted i omegnen af 1 : 20 eller 1 : 25 regnet i passagerkilometer justeret efter relevante parametre.

Handling er påkrævet

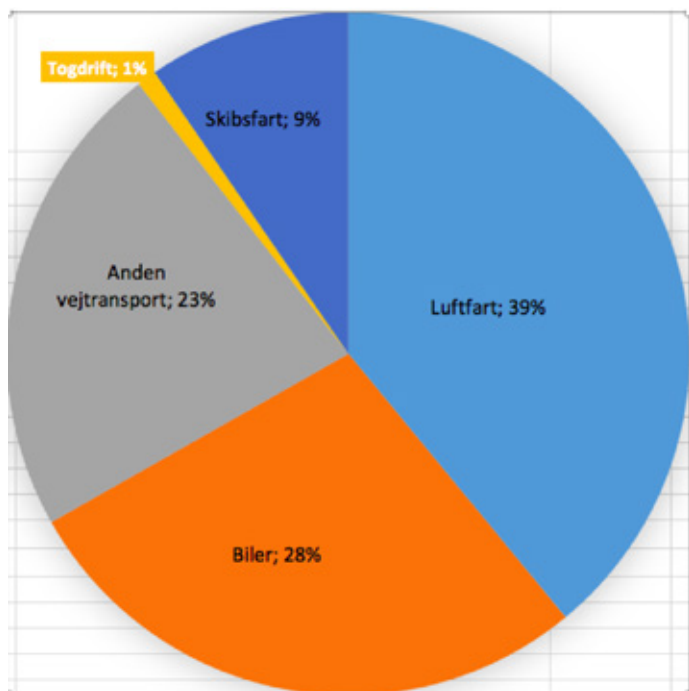
Derfor er det i vores øjne klart, at:

- Flyvningen må reduceres og alternativer til flyvningen fremmes.
- Afgifterne på transportmidler må sammensættes, så de afspejler transportmidlernes reelle klimapåvirkning, hvilket vil betyde betydeligt højere priser for luftfarten.
- Udviklingen af grønne flybrændstoffer må fremmes. Det kommer formentlig langsomt, både pga. tekniske udfordringer og pga. mangel på grøn elektricitet i endnu mange årtier.

Det er naturligvis ikke en menneskeret at belaste klimaet, f.eks. ved flyvning. Flyvningen er klart den enkeltstående handling, man kan gøre, som er VÆRST for klimaet. Dertil kommer at flyvning er nøje relateret til velstand, både i relationen mellem de industrialiserede lande og udviklingslandene (hvis indbyggere jo ikke flyver ret meget), men også mellem indkomstgrupper i Danmark, hvor de mest velhavende flyver meget mere end de fattige. En klimabeskatning af luftfarten kan socialt kompenseres ved en form for grøn skattereform.

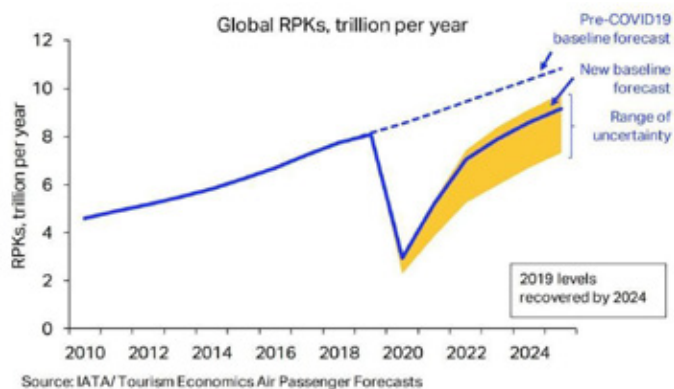
Meget mere om flyvning kan studeres på bevarjordforbindelsen.dk

Poul Kattler er formand for Rådet for Bæredygtig Trafik og bestyrelsesmedlem af Bevar Jordforbindelsen



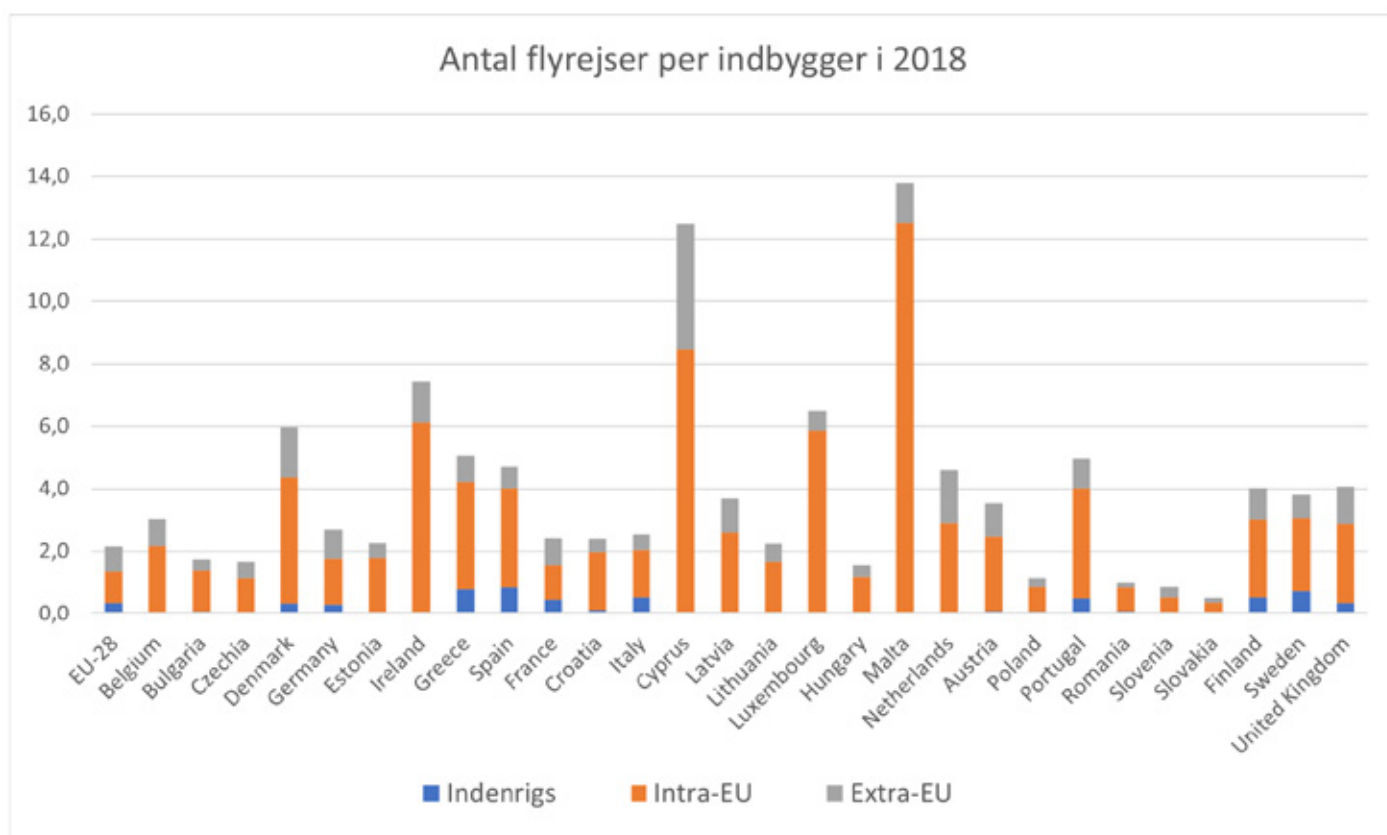
Figur 1. Transportens klimabelastning.

Vejtransporten er stadig den største belastning i Danmark, men flytrafikken kommer lige bagefter, og med gældende ikke-CO₂ korrektion på 3,0 er flyene oppe på 39 pct. af klimabelastningen fra transport i, samt til og fra Danmark i 2018. Opgørelsen er den officielle til FN-systemet korrigeret for ikke-CO₂ andele. Kilde: UNFCCC og EASA.



Figur 2. Passagerkilometer (RPK) hidtil og fremover ifølge IATA, den internationale luftfartsorganisation.

Flyvningen vil vokste på verdensplan, men også i samt til og fra Danmark. Det lægger sig oveni at flyvning til og fra Danmark allere-de er i top i Europa. Kilde: IATA.



Figur 3. I 2018 var der ud fra danske lufthavne 6 flyturer per dansk indbygger. Det er langt over EU-gennemsnittet på 2,2.

Statistikken dækker over udrejser, så der tælles ikke dobbelt. Statistikken siger IKKE at det er danskere alene, der flyver. Det er naturligvis ikke tilfældet. Tallene inkluderer ikke transitpassagerer, så der flyver flere passagerer via Danmark, end statistikken siger. Men statistikken gør det rigtigste: Viser hvor mange passagerer, der går fra dansk landjord og op til en flyetur.



Roskilde Kommune vil sætte tidligt ind med indlæring og vanedannelse for forældre og deres børn, så den bløde trafik kan få bedre vilkår. En undersøgelse af, hvordan børnene afleveres i institutionerne skal danne grundlaget for fremtidige beslutninger. Foto: bornibyen.dk

Bæredygtig mobilitet med børn og unge i fokus

I Roskilde Kommune sætter vi fokus på mobilitet gennem hele livet. Borgernes behov ændrer sig nemlig i takt med livets faser og skift, f.eks. skolestart, uddannelse og arbejdsliv. Med ny viden og nye tiltag er målet at påvirke borgerne til at træffe mere bæredygtige transportvalg.

Af Jakob Skovgaard Villien og Marie Vang Nielsen

Nye vaner er mindst lige så vigtige som nye cykelstier. I Roskilde Kommune arbejder vi bredt med bæredygtig mobilitet. Selvfølgelig er det først og fremmest vigtigt, at den fornødne infrastruktur er til stede for at give borgerne det bedst mulige grundlag for at træffe bæredygtige transportvalg.

»» *Det er lige så vigtigt at påvirke selve vanerne i en mere bæredygtig retning, og det gør vi bl.a. ved at sætte fokus på alle målgrupper og disses forskellige behov. En kombination af god infrastruktur og påvirkning af adfærd går således hånd i hånd.*

For det første skal infrastrukturen være på plads, og dernæst arbejdes der f.eks. med løbende at udbygge og forbedre cykelsti-nettet og cykelparkeringen ved kommunens stationer og andre vigtige rejsmål, at optimere det kollektive transporttilbud og at arbejde for at sikre tilstrækkelig ladeinfrastruktur til elbiler.

Ud over at anlægge ny infrastruktur arbejder vi altså løbende på både at forbedre og udnytte den eksisterende infrastruktur mere effektivt. Men det er ikke nok. Det er nemlig mindst lige så vigtigt at påvirke selve vanerne i en mere bæredygtig retning, og det gør vi bl.a. ved at sætte fokus på alle målgrupper og disses forskellige behov. En kombination af god infrastruktur og påvirkning af adfærd går således hånd i hånd.

Flere kører i bil og færre kører på cykel – hvordan vender vi udviklingen?

Vejdirektoratet melder om flere biler på vejene på landsplan som følge af COVID-19, hvor flere har anskaffet bil eller tilmed en bil mere, og også som følge af at færre har benyttet offentlig transport grundet frygt for smittefare. Men det er desværre ikke hele den negative udvikling, der kan tilskrives pandemien. Ligesom i den øvrige del af landet er der således i Roskilde Kommune sket en udvikling i de seneste år henimod, at flere kører i bil, og færre kører på cykel trods løbende udvikling og forbedring af cykelsti-nettet. Det viser DTU's årlige transportvaneundersøgelser. Specifikt for cykeltrafikken har den været faldende i kommunen siden 2010.

Der er flere årsager til denne udvikling, men det er ikke alt, vi kan forklare. Derfor arbejder vi løbende på indhente ny viden om de forskellige målgrupper (børnefamilier, skolebørn, unge, pendlere og ældre) – både for at forstå, om tendensen er gældende for alle målgrupper samt for at få en forståelse for hvilke tiltag, der virker, hvis vi vil vende udviklingen for de forskellige målgrupper. Vi arbejder derfor med mobilitet i alle aldre og vil gerne forstå de forskellige aldersgruppers vaner, behov og forståelse af transport for dermed at kunne målrette indsatserne bedre.

Børnefamilien – der hvor transportvaner grundlægges

Ved samtlige kommunale daginstitutioner (børnehaver samt integrerede institutioner) vil vi i efteråret 2021 gennemføre

en undersøgelse, hvor transportmønstre kortlægges. Undersøgelsen foregår ved optælling i morgentimerne af forskellige transportmidler, som børn og forældre benytter og dernæst med spørgeskema til forældrene om vaner, motiver og ønsker.

Ligeledes spørges til oplevelse af tryghed og om hjælp til udpegning af lokaliteter som opleves usikre. Med undersøgelsen ønskes klarhed over, hvorledes transport i de helt små aldre foregår, og ikke mindst hvad der ligger til grund for valget om at benytte det ene frem for det andet transportmiddel.



De første glade elever som benyttede en af de syv nye samkørselspladser på uddannelsesinstitutionen ZBC i Roskilde. Foto: Roskilde Kommune.

Målet er at kunne udpege, hvad der skal til for, at de forældre, der kan og har lyst, også føler sig trygge og i stand til at tage de små på cykel, løbehjul og gåben til institutionen. Efter undersøgelsen tilbydes udvalgte institutioner desuden et besøg af Dansk Skolecykling, som laver cykellege med børnene samt underviser pædagoger i, hvordan de selv kan implementere sjove og lærerige cykellege som en del af dagligdagen i daginstitutionen.

Vi ved, at vaner dannes gennem hele livet, og at forholdet til cykel og bil potentielt startes i de tidlige leveår og påvirkes af forældres valg og rationaler. Ved at sætte fokus



Forholdet til cyklen opbygges helt fra de tidlige leveår og påvirkes i høj grad af forældrenes valg. Foto: Roskilde Kommune.

på mobilitet i daginstitutionerne på en positiv måde kan vi være med til at påvirke forældres valg af transportmiddel.

De unge som fremtidens trafikanter

De unge borgere er en anden helt central målgruppe, som vi ikke vidste særlig meget om. Også her kunne vi se en negativ udvikling på landsplan, hvor unges brug af bil er steget fra 16% i 2010 til hele 24% i 2019 (DI's analyse, juni 2021).

Derudover kunne vi se, at parkeringspladserne ved uddannelsesinstitutioner var godt fyldt op på de fleste dage. Det gav anledning til at sætte fokus på de unge på kommunens ungdomsuddannelser som en specifik målgruppe, da vi også ved at mange har et skift i deres transportvaner, når de starter på en ungdomsuddannelse.

I foråret 2021 gennemførte vi derfor en undersøgelse blandt alle de unge, der går på en ungdomsuddannelse i Roskilde både med fokus på hvordan de transporterer sig, men mindst lige så vigtigt hvorfor. Hvilke værdier knytter de til de forskellige transportmidler, og hvad er barriererne for at træffe mere bæredygtige valg?

Målet med projektet, som vi kalder 'Fremtidens trafikanter' (støttet af EU-midler gennem Interreg) har således været at undersøge, men også at forstå de unges transportadfærd og at inddrage dem i udviklingen af bæredygtige løsninger, der passer til deres behov. Dermed kan vi være med til at sikre, at fremtidens trafikanter vælger grøn mobilitet.

Som formodet viser undersøgelsen et tydeligt skifte i transportvaner fra folkeskolen til ungdomsuddannelserne. Lige så mange kører i bil (ca. 1/5), men hvor de før blev kørt i skole af forældrene er det på ungdomsuddannelserne ca. halvdelen af bilisterne, der kører selv i enten egen eller forældrenes bil.

Fordi uddannelsesinstitutionerne har et meget større opland end folkeskolerne, og eleverne derfor generelt får meget længere transport, viser undersøgelsen, at 50% af eleverne benytter kollektiv transport (kun 15% i udskoling på folkeskolerne), og kun ca. 20% cykler eller går (over 60% cykler/går i udskoling). Men ikke al udvikling kan tilskrives afstand. Når eleverne fylder 18 år, og de fleste får kørekort og adgang til bil, taber den kollektive transport terræn. Til gengæld holder cyklisterne fast i de gode vaner, idet lige mange cykler blandt dem, der er under 18 år og dem der er over 18 år.

Værdimæssigt vægter de unge bilen højt, men cyklen rangerer heldigvis også højt. Og så er der store interne forskelle på tværs af de forskellige uddannelsesstyper – på handelsskolen er det ikke overraskende mere cool at køre i bil end på, hvad de unge selv kalder 'hippie'-gymnasiet.

Bilen forbinder de med fleksibilitet og frihed - fortællinger vi kender fra den generelle opfattelse af bilen som det ultimative frihedssymbol. Men hvad der overraskede os var, at bilen også er en identitetsmarkør for voksenlivet og dermed et meget vigtigt element i de unges liv som del af skif-

»» *Når eleverne fylder 18 år, og de fleste får kørekort og adgang til bil, taber den kollektive transport terræn. Til gengæld holder cyklisterne fast i de gode vaner, idet lige mange cykler blandt dem, der er under 18 år og dem der er over 18 år.*

tet fra barn til voksen. Men de tager ikke bilen for at sidde i fred og ro – tværtimod fungerer bilen som et eksklusivt socialt rum, hvor de kan tale fortroligt og høre lige den musik, de vil, når de kører sammen. Og det gør de!

Samkørsel er meget udbredt blandt de unge, og en dagsorden der er værd at fremme i et land, hvor der for pendlere kun sidder 1,05 bilist pr. bil i gennemsnit. Selvom de unge til en vis grad er individualister, betyder det meget for dem at følges ad – både i bil, på cykel, på gåben og i bus og tog.

Som opfølgning på undersøgelsen gennemførtes i august-september 2021 et forløb med en innovationsklasse fra HTX. Her fik eleverne mulighed for selv at komme med deres bud på løsninger, der kan fremme brugen af bæredygtig transport blandt de unge. Vi tror nemlig på, at hvis de unge skal tage godt imod nye tiltag, så kræver det, at de selv er med i maskinrummet.

Eleverne viste da også stort engagement – især da de skulle præsentere deres projekter for Roskilde Kommunes borgmester Tomas Breddam ved åbningen af den udstilling, hvor de unges projekter blev fremvist. Der var både forslag om kampagner, der fremmer cykling og gang gennem belønningssystemer, bycykler forbeholdt elever og studerende, og hvordan centrale stiforbindelser kan markeres i byrummet.

I forlængelse af den nye viden fra undersøgelsen og de unges egne bud på løsninger igangsættes en række pilotprojekter, som skal afprøve, hvordan vi kan påvirke transportadfærden i en mere bæredygtig retning. Det første tiltag er allerede sat i værk med reservation af samkørselspladser på de mest attraktive parkeringspladser ved hovedindgangene foran uddannelsesinstitutionen ZBC.

Håbet er, at det kan få endnu flere til at fylde bilerne op og køre sammen. De øvrige forsøg skal fremme både cyklisme, gang og brug af den kollektive transport og indbærer bl.a. delecycler, kampagner og forbedret skiltning af gang- og cykelruter til/fra stationen. Alt sammen noget der kan påvirke de unge til at træffe bæredygtige transportvalg – både nu og i fremtiden.



Engagerede elever fra HTX Roskilde præsenterer deres bud på fremtidens bæredygtige transportløsninger for Roskilde Kommunes borgmester Tomas Breddam. Foto: Roskilde Kommune.

Mobilitet i forandring gennem alle aldre

Valget af transportmiddel sker på baggrund af rigtig mange bevæggrunde og rationaler – og mindst lige så mange indgroede vaner, forestillinger og traditioner. Og valg af transport og udfordring af vanerne sker hyppigst, når ændringer i livet er størst, og skift mellem livets stadier foretages. Når vi går fra børnehaven til folkeskolen, starter på ungdomsuddannelse, får det første job, bliver gift, får børn, bliver skilt og flytter bopæl. Og selvom der kan være en rød tråd gennem hele livet, så ved vi også, at der skal forskellige tiltag til for at 'nudge' borgerne i en retning mod mere grøn og aktiv mobilitet, hvor bilen bliver i garagen.

Ved at indsamle mere viden får vi gradvist et bedre grundlag for tilrettelæggelsen af mobilitetsarbejdet, og vi starter således først i kæden – nemlig med børns første møde med trafikken. På denne vis kan vi lægge grundsten, som de kan bære med sig gennem livet og være med til at forme et bedre samfund i de næste generationer. ■

Jakob Skovgaard Villien og Marie Vang Nielsen er trafik- og mobilitetsplanlæggere i Roskilde Kommune.

Bærekraftig bosetting

– et sammensatt spørsmål av rom, livsstil og valgfrihet



Foto: okosamfund.dk. Landsforeningen for økosamfund. Bæredygtighet: Økologisk, økonomisk, sosialt og kulturelt.

Hvor og hvordan skal vi leve i fremtiden for å være miljøvennlig? Det er en tendens til å velge mellom by og bygd. Hverken eksisterende byer eller forestilte økolandsbyer er bærekraftig bosetting, mener forsker, som skrev sin PhD om byutvikling, planlegging og motvekst på marxistisk grunnlag. Vi bør ta i betraktning rom, livsstil og valgfrihet når vi diskuterer dette temaet.

Af Jin Xue

Førsteamanuensis i byplanlegging, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, jin.xue@nmbu.no

Nedskalering - forutsetning for bærekraftig utvikling. Både internasjonal, nasjonalt og lokalt har det vært en dominerende diskurs om grønn vekst og øko-modernisme som veien mot den grønne omstillingen. Kjernen i denne diskursen er å frakoble økonomisk vekst fra negative miljøvirkninger ved å bruke teknologi. Ulike teknologier skal bidra til mer effektiv bruk av ressurser, mindre forurensing og erstatning av fossilt brensel med fornybare energi.

Grønn vekst representerer en tro på at økonomisk vekst

og en økende materiell livsstandard kan være forenlig med miljømessig bærekraft. Tilhengere av den internasjonale motvekstbevegelsen har derimot påpekt at teknologi alene ikke kan nå klimamål og sikre en langsiktig bærekraftig utvikling.

Kritikere beskriver grønn vekst strategien som “å løpe i motsatt vei i en rulletrapp”, noe som antyder at miljøgevinsten av en økende øko-effektivitet blir motvirket, om ikke fullstendig, av økonomisk vekst. Derfor er kjernen til motvekst nedskalering av produksjon og konsum, altså reduksjon i BNP. Dette er forutsetningen for bærekraftig utvikling som jeg slutter meg til, og det danner utgangspunktet for diskusjonen om bærekraftig bosetting i denne artikkelen.

Temaer som er relevante for min faglige bakgrunn som planlegger er bolig, mobilitet, arealbruk og infrastruktur. En bærekraftig bosetting i henhold til motvekst innebærer mindre arealbruk, boligareal, infrastruktur og reiseomfang i tillegg til økende øko-effektivitet i disse feltene. Med andre ord bør en bærekraftig bosetting bidra til å nedskalere forbruk i areal, bolig, mobilitet og infrastruktur.

By som et problem, men ikke en løsning?

For å oppnå et samfunn basert på motvekstparadigmet er lokalisering en bredt akseptert strategi som er fremmet av kjente motvekstforskere og -aktivister f.eks. den franske fi-

» *I et samfunn hvor arbeid er høyt spesialisert og jobbmarked er globalisert, er det ikke alltid slik at folk kan finne en egnet jobb i det nærmeste lokale området. Studier viser at det gjelder spesielt folk som har høy utdanning og har spesialisert kompetanse.*



losofen Serge Latouche. Det finnes teoretiske argumenter for lokalisme som en motvekststrategi. Latouche argumenter med fordeler av lokalisme i sin bok *Farewell to Growth* som ble utgitt i 2009:

“Mindre transport, gjennomsliktig produksjonslinjer, oppmuntrende bærekraftig produksjon og forbruk, reduisering av avhengighet av kapitalstrømmer og multinasjonale, og større sikkerhet i all forstander av verden”.

I tillegg er selvforsyning av ressurser, bioregionalisme, lokal øko-sirkulering og et harmonisk forhold mellom mennesker og natur fremmet som strategier mot motvekst. Disse strategiene henger sammen med lokalismen.

I denne sammenhengen er byer ansett som et problem og en bidragsyter til miljøkrisen.

Byer er avhengige av eksterne ressurser for å overleve, og livsstilen til byfolk representerer ofte høyt forbruk. Dessuten har byer vært en sentral drivkraft for global kapitalisme og økonomisk vekst. Kritikken har vært skeptiske til byer som en løsning på den globale miljø- og klimakrisen, spesielt iblant tilhengere til motvekst.

I stedet for å omstille byer mot bærekraftig utvikling har motvekst-tilhengere forsøkt å finne løsninger utenfor byer med f.eks. økolandsbyer som en ideell form for bosetting. Økolandsbyer er preget av desentraliserte, småskala bosetting som anses egnet til å realisere lokalisering, selvforsyning og harmoni mellom mennesker og natur.

Lavere fotavtrykk er ikke sikret gjennom økolandsbyer

Visjonen om at økolandsbyer er en bærekraftig bosetting har ikke tatt hensyn til sosiale og økonomiske sammenhenger som i tillegg til romlige mekanismer har en stor betydning for folks livsstil og atferd, og dermed miljøvirkning. Å bo i en økolandsby betyr ikke at landsbyboere nødvendigvis utfører aktiviteter lokalt.

Et eksempel er hvordan reiseatferd knyttet til pendling er påvirket av ulike romlige, sosiale og økonomiske mekanismer. I et samfunn hvor arbeid er høyt spesialisert og jobbmarked er globalisert, er det ikke alltid slik at folk kan finne en egnet jobb i det nærmeste lokale området. Studier viser at det gjelder spesielt folk som har høy utdanning og har spesialisert kompetanse. Lokalisering av arbeidsplasser for å begrense pendling er ikke realistisk, med mindre friheten til å velge jobb i en stor grad er begrenset.

Det er også utfordringer knyttet til lokalisering av en rekke andre funksjoner og tjenester i et moderne samfunn, som høyere utdanning, sykehus, kulturelle institutter, offentlig tjenester, osv. Driften av disse samfunnsfunksjonene trenger et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag, og desentralisering av disse funksjonene til små steder som en landsby er hverken økonomisk effektiv eller miljøvennlig. Hvis en landsbyboer har behov for å reise for å oppsøke disse tjenestene, fører det til lengre reiseavstand siden bebyggelse er spredt.



Med projekteringen af Carlsbergbyen har bryggeriet sat mange og dyre kvadratmeter før et menneskevenligt byrum. Foto: PR-visualisering.

◀ Konsekvensene for arealbruk bør også tas i betraktning når det gjelder å vurdere hvorvidt økolandsbyer er bærekraftige. Sammenlignet med tett bebyggelse resulterer desentralisert og spredt bebyggelse i mer ustrakt arealbruk. Det øker også behovet for bygging av veier og andre infrastrukturen, noe som fører til lavere brukseffektivitet. Ideen om selvforsyning som et prinsipp for økolandsbyer er også vanskelig å oppnå, ettersom muligheten for å være selvforsynt er begrenset av klimatiske forhold, geografi og natur.

Det å bo i en landsby er på ingen måte noen garanti for en bærekraftig utvikling, i hvert fall ikke hvis en beholder en moderne livsstil som til dels er formet av den kapitalistiske økonomiske strukturen. Tvers imot, som antydnet ovenfor, kan det å bo i en landsby være mer miljøskadelig enn å bo i en tettbygd by. Det er avhengig av livsstil og sosiale, kulturelle og økonomiske sammenhenger.

Transformasjonsparadoks

Et annet poeng som utfordrer økolandsbyer som en visjon for bærekraftig bosetting er knyttet til det såkalte "transformasjonsparadokset". Som påpekt av Pasi Heikkurinen i artikkelen Degrowth: A metamorphosis in being som ble publisert i tidsskriftet Environment and planning E: Nature and

space i 2019, krever enhver menneskelig-initiert transformativ handling materie og energi. Jo mer transformativ handlinger, jo mer materie energi kreves. Transformativ handlinger som fører til massiv bruk av ressurser og energi vil motsi bærekraftig utvikling som sikter mot å minimere materie-energi gjennomstrømming av menneskelig samfunnet.

Heikkurinen utdyper videre, ved å skille gode og dårlige transformativ handlinger. Dårlige transformativ handlinger som går på bekostning av or miljøet, er noe som den grønne omstillingen bør unngås. Det å desentralisere dagens urbane befolkning til landsbygder vil bygge ned store naturområder og jordbruksarealer for å få nok areal til boliger, bygninger og infrastruktur. Siden over halvparten av den globale befolkningen bor i byer i dag, er det mer realistisk og effektivt å finne løsning i byene uten massiv ombygging. Det haster å legge om de eksisterende byene for å senke klimagassutslipp og redusere andre påvirkning på miljøet.

Valgfrihet

Det som blir fremstilt som et bærekraftige liv på landsbygda baserer seg på et premiss om en sosial og økonomisk struktur, livsstil og verdsett som er annerledes fra det neoliberale kapitalistiske samfunnet vi befinner oss. For å leve et bærekraftig bygdeliv bør en begrense valgfrihet, noe som er i



By kan være en løsning

Det er mer fornuftig å imøtekomme heller enn å nekte byer som en potensiell bidragsyter til bærekraftig utvikling. En bærekraftig by bør være tett bygd med kort avstand mellom funksjoner og er preget av blandet arealbruk. Nærhet og blandet arealbruk bidrar til å lokalisere aktiviteter, og høy tetthet fører til mindre arealbruk, boligareal og infrastruktur per innbygger. Samtidig tilbyr byer innbyggere en viss grad av frihet til å velge aktiviteter, tjenester og arbeidsplass.

Den høye befolkningstettheten gjør det mulig å tilby hyppige kollektivtransport av god kvalitet. Det viktige er å få kunnskap om måter romlige mekanismer påvirker folks atferd på, og planlegge og omstille byer deretter. Byutvikling kan også kombinere de gode prinsippene som ligger til grunn for tekningen om økolandsbyer, f.eks. lokal øko-sirkulering, og økolandsby kan utgjøre en del av en sammenhengende tettbygd by.

I tillegg til de romlige strategiene for å gjøre byutvikling bærekraftig bør bylivsstilen endres for å redusere lyst til og behov for reise, romslig bolig og forbruk mer generelt. For å få til bærekraftig byutvikling bør de nyliberale prinsippene i dagens planlegging

erstattes med andre verdier som rettferdighet, velvære og økologisk bærekraft, i stedet for konkurransedyktighet, produktivitet, velstand og vekst.

Selv om byene kan være bærekraftige, er det ikke slik at byer og bygder står imot hverandre. Det utelukker ikke muligheten for folk som foretrekker et bygdelig å leve på en miljøvennlig måte. Allikevel, på bakgrunn av de ulike omtalte grunnene, mener jeg at det ikke bør være en hovedpolitikk å drive folk til flytte til bygda som en vei mot en mer bærekraftig fremtid. .

Konklusjon

Avslutningsvis er det ikke et enkelt valg mellom by og bygd som den bærekraftige bosettingen. For byer å være bærekraftig må de omstilles romlig samt med endrede livsstil og sosiale og økonomiske strukturer. Derimot for bygder å være bærekraftig må en leve en veldig begrenset livsstil.

Derfor er det et spørsmål om hva som er den fremtiden vi ser for oss som et ønsket bærekraftig liv. Dessuten bør vi ta hensyn til realitetene, og velge transformativ handlinger som er effektive og samtidig medfører minste ekstra byrder på natur og miljø. Dette betyr å ta til orde for byer, heller enn landsbygder, som en bærekraftig bosetting. ■

strid med nyliberalisme. Et nyliberalt samfunn er rettet inn mot å utvide valgfrihet. Planlegging spiller en medvirkende rolle, for eksempel ved å forbinde regioner gjennom høyhastighetstog, bidrar planlegging til å øke friheten til å velge arbeidsplass, boligsted, tjenester og destinasjoner for ulike aktiviteter.

Byutvikling i dag spiller en viktig og betydelig rolle i den kapitalistiske akkumuleringen og sirkulasjonen. Det er ingen tvil om at vi bør motvirke denne trenden og til og med begrense valgfrihet for å oppnå bærekraft. Spørsmålene er i hvilken grad valgfrihet bør begrenses, og hvilke trekk av modernitet vi beholder.

Overforbruk bør begrenses og høyere mobilitet bør ikke være et mål for fremtiden. Imidlertid vil vi trolig fortsette med høy utdanning, sikre et helsevesen av høy kvalitet og et rikt kulturliv, og kunne velge jobb og hobby som vi vil.

Derfor bør vi finne en romlig utforming av bosetting som både kan gi folk mulighet til å velge fritt innenfor visse begrensninger og er samtidig miljøvennlig. Dessverre lykkes det ikke med hverken den forstilte økolandsbyen, ei heller dagens tettbygde byer. Etter mitt syn gir den førstnevnte altfor lite valgfrihet, og den sistnevnte er ikke miljøvennlig siden det er orientert mot økonomisk vekst og ubegrenset valgfrihet.



Foto: Niels Aagaard

Drejebog for omstilling af transport

Vi kan lave drejebøger for alle sektorer, som fortæller hvordan vi omstiller til bæredygtighed - også for transport.

Af Niels Aagaard

Dansk trafikks udfordringer er voldsomme. Transport står for 29% af den samlede CO₂, ødelægger biodiversitet, skaber trængsel, støj og forurener luften. Bilerne antal vokser mod amerikanske tilstande og efterlader en kollektiv trafik i krise.

En gennemsnitsbil kører 3,5% af tiden og holder stille i mere end 96% af tiden. Der sidder 1,05 person i hver bil, selvom der er plads til 5. Hver bil optager 2-3 P-pladser

og et himmelråbende stort antal km asfalt. Alle ved, at de er stærkt klimaskadelige, og at f.eks. en S-bane har kapacitet som 32 vejbaner.

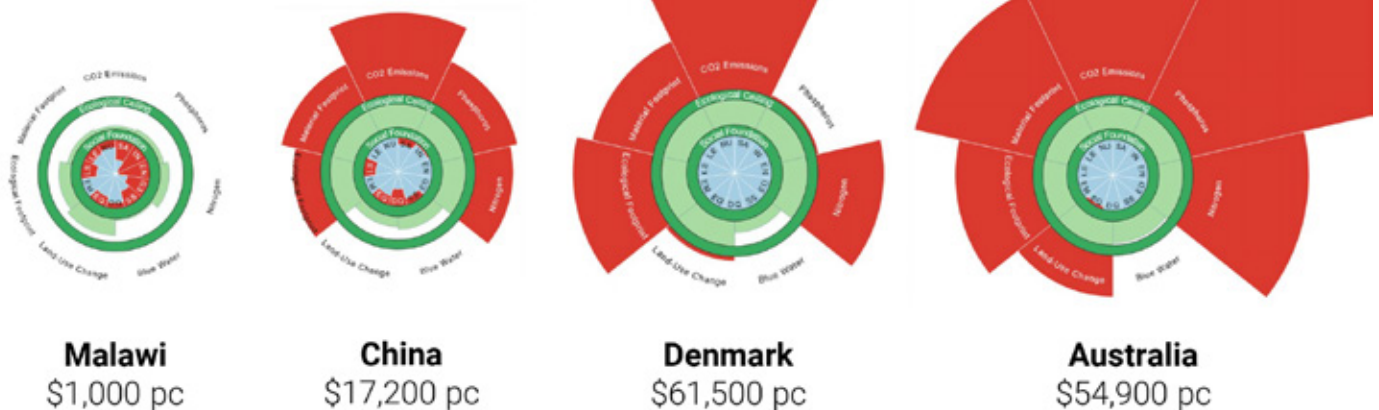
Alligevel kører vi stadig mere i bil, får flere biler per familie, cykler mindre og bruger kollektiv transport langt mindre. Man kan dårligt forestille sig en mere grotesk og klimaskadelig brug af klodens ressourcer. Og så er der intet sagt om himmelstormende luftfart eller øget global handel via lastbiler og skibe. Det kan og skal gøres klogere.

Politikerne

De politikere i byråd og Folketing, der har serveretten til at ændre tingenes tilstand, har de sidste årtier gjort alt for at understøtte katastrofekursen. Siden 2007 har skiftende regeringer nedsat skat og afgifter og gjort det stadig billigere at

National Doughnuts

goodlife.leeds.ac.uk



UNIVERSITY OF LEEDS

5

køre i fossilbil. I juni i år valgte S-regeringen sågar en trafikreform med Danmarkshistoriens største investeringer i veje, motorveje og broer.

Man løser problemerne med mere af det, der skabte problemerne, selvom al trafikforskning viser, at flere veje betyder flere biler, som på sigt betyder mere kø. Og man lader som om trafikens klimaskader kan klares med elbiler, selvom f.eks. regeringens Klimaråd fortæller, at elbiler i heldigste fald belaster klimaet med 50% så meget CO₂ og dertil opbruger vitale ressourcer.

Den magtfulde lobby – dem, der handler og planlægger

En magtfuld bil- og vejlobby tjener store penge på at bygge præcis de transportrammer i form af motorveje, broer og havne, som forstærker klima- og naturødelæggelsen. Den består af magtfulde industrier bag asfalt, beton, grus, biler, elektronik, stål og ressourcestærke organisationer som Dansk Vejforening, Bilbranchen. De arbejder effektivt og under radaren. Lobbyismen spiller tæt sammen med Vejdirektoratet, Transportministeriet og beregningsmodeller, der er skræddersyede til at argumentere for en stadig udbygning af veje og broer.

En samlet plan er nødvendig

Med udsigten til snarlige klimakatastrofer og udtømming af klodens ressourcer er det indlysende, at vi er tvunget til at omlægge al trafik til bæredygtig mobilitet i løbet af få år. Det kan ikke ske uden en samlet plan. For man får ikke biler over i kollektiv transport før den kan fungere i en travl hverdag og er billig, fleksibel og højfrekvent. Man får ikke folk til at tage cyklen uden et udbygget net af cykelstier. Vi

får ikke tilstrækkelig med elbaseret trafik, før vi har tilstrækkelig produktion af vedvarende energi, osv. Tingene hænger sammen, og det gælder især, når der som her er tale om store investeringer.

Drejebøger

Jens Otto Krags bog Fremtidens Danmark fra 1945 var en drejebogsagtig vision for Danmarks udvikling til et velfærdssamfund. De følgende 50 år var ét langt arbejde for at gøre visionen til virkelighed. I dag har vi mere end nogensinde brug for drejebøger – for visioner om et samfund, der respekterer planetens grænser og sikrer social retfærdighed, og også beskriver, hvordan vi når målene inden for alle sektorer og for samfundet som helhed (se kilderne: Steen Hildebrandt og Det Fælles Bedste).

Inden for transport har vi brug for en samlet plan - en drejebog - som fortæller, hvordan vi kan indrette fremtidens bæredygtige mobilitet som helhed (visionen). Og hvordan vi skridt for skridt kan komme derhen, så de enkelte transportformer - bus, tog, cykel, gang, bil - understøtter helheden (veje til målet). Det vil samtidig give os konkrete alternativer at kæmpe for.

Eksempler på planer

Ingeniørforeningen, IDA, har lavet en skitse til en samlet plan for transportsektoren. Den viser, hvordan vi kan minimere biltransporten, fremme elbaseret kollektiv transport, støtte cyklisme og skabe sammenhæng mellem de enkelte transportformer. Alene ved at ændre adfærd kan vi opnå 43% CO₂-reduktion ved omstilling fra bilisme til gang, cyklisme og kollektiv transport. De sidste 27% op til 70% reduktion opnås ved øget brug af delebiler, samkørselsordninger og flere el-biler (se kilden:IDA).

» IDAs plan viser, hvordan vi kan minimere biltransporten, fremme elbaseret kollektiv transport, støtte cyklisme og skabe sammenhæng mellem de enkelte transportformer.

Planen illustrerer også, hvilke konkrete handlinger der skal til for at realisere den. Ved afstande på 2-5 km siger den f.eks. bilfrie bykerner, max 30 km i byer, langt flere cykelstier, delebiler, CO2 afgifter på fossilbiler, tilskud til elcykler og frekvens på kollektiv transport øget markant. En sådan planskitse kan udbygges og konkretiseres, bl.a. med Cyklistforbundets plan Giv Danmark 2.275 km ny cykelsti, der fortæller, at 65% af danskerne har under 20 km til arbejde, en afstand der er overkommelig på elcykel, og at 34% bor inden for 10 km i de 28 største og mest trængselsramte byer. Den anviser også en placering af cykelstier, der kan skabe sammenhæng mellem cyklisme, bus og tog (se kilden: Cyklistforbundet).

Sådanne planer kan gennem en systematisk tilrettelagt folkelig debat gives bredde og derved opnå en demokratisk legitimitet, der giver ejerskab til en samlet plan for omstillingen. Det var ud fra den tankegang Det Fælles Bedste tilrettelagde et landsdækkende webinar i maj 2021 sammen med otte andre ngo'er, hvor planer blev debatteret med kyndige eksperter. Herfra går vi i 2022 videre til at drøfte detaljerede omstillingsplaner i konkrete kommuner og regioner, i større byer og på landet. Vi inddrager nogle af de store hindringer, som f.eks. Kattegatforbindelsen, Lynetteholmen og Egholm.

Det kræver et samspil mellem mange grønne foreninger og lægger op til, at alle borgerforeninger, som i dag demonstrerer i eget lokalområde én og én imod broer og overflødige motorveje, går sammen i én fælles bevægelse.

Transport for borgerne og planeten

Da amterne blev nedlagt, forsvandt borgerindflydelse og en væsentlig instans for naturbeskyttelse. Planlægning af motorveje blev endnu mere et "wild west", hvor borgerne køres over af magtfulde lobbyorganisationer.

Vi skal have demokratiet tilbage med klare klageadgange, gennemsigtighed, inddragelse af borgerne, ordentlige høringsfrister og større vægtning af klima og miljø i VVM-undersøgelser.

Omstillingen styrkes, når vi ved, hvad vi vil udtrykt i en samlet plan. Sådanne planer kan laves inden for alle sektorer, og lokalt kan vi som borgere gennemføre betydelige dele heraf, f.eks. lokal samkørsel og deleordninger. Ved at gå sammen i en borgerbevægelse på landsplan, kan vi skabe omstillinger i praksis og presse politikerne til at gennemføre de supplerende nødvendige reformer. Det arbejder vi for i Det Fælles Bedste. ■

Niels Aagaard er formand for Det Fælles Bedste, se: detfaellesbedste.dk.

Kilder:

Steen Hildebrand:

Steen Hildebrandt udgav for nylig bogen "Det bæredygtige Velfærdssamfund" 2021, som beskriver behovet for at udforme en drejebog eller samlet plan for fremtidens Bæredygtige Velfærdssamfund.

Det Fælles Bedste:

Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark udgivet af Det Fælles Bedste beskriver skitser til drejebøger for 10 centrale samfundssektorer <https://detfaellesbedste.dk/>

IDA

Omstilling til Bæredygtig Mobilitet", IDA, april 2021, <https://ida.dk/om-ida/ida-mener/analyser-og-rapporter/oevrige-analyser/omstilling-til-baeredygtig-mobilitet>

Cyklistforbundet

<https://www.cyklistforbundet.dk/aktuelt/lige-nu/2275km/>



»» *Vi kan minimere biltransporten, fremme el-baseret kollektiv transport, støtte cyklisme og skabe sammenhæng mellem de enkelte transportformer. Alene ved at ændre adfærd kan vi opnå 43% CO2-reduktion ved omstilling fra bilisme til gang, cyklisme og kollektiv transport. De sidste 27% op til 70% reduktion opnås ved øget brug af delebiler, samkørselsordninger og flere el-biler (se kilden:IDA).*



Ingen bæredygtig trafikpolitik uden borgerinddragelse og bilfrie zoner

Med de planer, regeringen hidtil har lagt frem, er halvfjerds pct. CO₂-reduktion i transportsektoren i 2030 ønsketænkning. Det samme gælder forslagene fra miljøorganisationerne og de politiske partier, der opfatter sig selv som grønne.

Af Niels Henrik Hooge

Energistyrelsens seneste Klimastatus og -fremskrivning (KF21) efterlader ikke megen tvivl: I 2019 var transportsektorens udledninger 13,5 mio. ton CO₂(e) svarende til 29 pct. af de samlede danske udledninger. (Figur 1).

I følge KF21 forventes sektorens udledning af drivhusgasser at være nogenlunde konstant til 2023 for derefter at aftage med i gennemsnit 2 pct. om året frem mod 2030 (se kilden: Energiestyrelsen 2021), hvor transporten udleder 11,5 mio. ton CO₂(e).

Hverken højere afgifter, forbud mod dieselkøretøjer, miljøzoner, flere hybridbiler, en million elbiler på vejene og store forbedringer af den kollektive trafik, vil føre til CO₂-reduktioner på mere end 15-20 pct. (se kilden: Jeppe Rich). Alt dette er dårligt, men ikke uventet nyt. Så hvad skal der til, hvis transportsektoren skal løfte sin del af byrden og ikke vælte den over på andre dele af samfundet?

Bilparken må gøres mindre

For at vende udviklingen er det nødvendigt at nedbringe størrelsen af bilparken. Antallet af personbiler er vokset med 46 pct. siden årtusindeskiftet. Det vil sige at der i 2020 var mere end 3 mio. motorkøretøjer indregistreret i Danmark, og ikke meget tyder på at denne udvikling vil vende. (Figur 2). En af forestillingerne hos miljøorganisationer og reformvenlige politikere, der har medvirket til at muliggøre denne negative tendens, er at tilbud om bedre udbygget og billigere kollektiv transport, dele-kørsel, etc. automatisk bevirker, at trafikanter

frivilligt parkerer bilen og benytter sig af de kollektive transportmuligheder. Erfaringer, ikke mindst fra hovedstadsområdet viser, at dette er en illusion.

Desuden kan man anfægte, hvor grønne elbiler er, fordi den klimaforbedring, de repræsenterer, sker på bekostning af miljøet. F.eks. lægger en elbil beslag på seks gange så mange kritiske råmaterialer som en forbrændingsmotor. Ifølge Det Internationale Energiagentur vil den globale efterspørgsel efter kritiske råmaterialer blive firedoblet frem mod 2040, hvilket betyder en kraftig ekspansion af den globale minedrift.

Den nødvendige borgerinddragelse

Satsning på kollektiv trafik og tiltag som højere bilafgifter, parkeringsafgifter eller roadpricing har ikke haft den ønskede gennemslagskraft. Alt tyder på, at den mest effektive løsning er oprettelse af bilfrie zoner, så bilerne gradvist fjernes fra dele af vejnettet. Men sådanne zoner kan naturligvis ikke stå alene, hvis man ønsker at nedbringe antallet af biler.

Udover hvilket middel, der er mest effektivt, kommer endnu en problemstilling, nemlig hvad der politisk er muligt: Her kan man argumentere for, at manglende politisk motivation er hovedårsagen til, at transportpolitikken ikke udvikler sig i bæredygtig retning. Viljen til meningsfuldt at begrænse biltrafikken er mindre på det nationale og regionale end på det kommunale og det lokale niveau.

Generelt ønsker folk ikke tæt trafik, dér, hvor de bor, og formentligt er der få steder, hvor den almindelige borger føler sig mere fremmedgjort i forhold til de politiske beslutninger end i trafikpolitikken. Igennem mange år har et stort flertal af befolkningen ønsket en udbygning af den kollektive trafik på bekostning af den individuelle, men udviklingen går den modsatte retning, fordi bilparken hele tiden vokser. Strategisk fremmes en reform derfor bedst ved, at man forøger det lokale demokrati på trafikområdet og giver stemme til de mange, der ikke tidligere er blevet hørt.

Borgerinddragelse er ikke noget nyt, og i de senere år har

På den bilfrie dag, der afholdes d. 22. september, opfordres bilister til at lade bilen stå derhjemme. Samtidigt arrangeres der foranstaltninger i en lang række byer og lande, herunder som på billedet i Bruxelles. Foto: Roby, Wikimedia Commons



den været stigende. F.eks. afleverede et Klima-borgerting i 2021 119 konkrete anbefalinger om den grønne omstilling til Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg og minister Dan

Jørgensen. En af anbefalingerne er, at antallet af biler generelt skal nedbringes, og at man bør lade sig inspirere af de byer, hvor biler er blevet fjernet fra dele af vejnettet, som f.eks. Oslo, ►

◀ München, Freiburg, Strasbourg og Gent. Klimaborgertinget fortsætter sit arbejde, og for øjeblikket er også et endnu større borgerinddragelsesprojekt på europæisk niveau aktuelt. I maj i år startede den såkaldte 'Konference om Europas fremtid', som skal give forslag til, hvilken vej EU skal følge. Det stort anlagte konferenceforløb, der varer et år, involverer EU's institutioner, EU-medlemslandenes parlamenter og ikke mindst civilsamfundet.

Således kan man argumentere for, at borgerinddragelse udover at være et effektivt middel også udgør et mål i sig selv, ikke kun inden for transportområdet, men stort set på et hvilket som helst politikområde, hvor den kan udvides og forstærkes. (Figur 3).

En vision om bæredygtig mobilitet

Ud over de principielle spørgsmål er der også spørgsmål af teknisk karakter: Hvilket koncept for borgerinddragelse skal anvendes i forbindelse med oprettelse af de bilfrie zoner? Kan det implementeres indenfor den eksisterende lovgivning (plan-, færdselslovgivningen, etc.)? Og er der tale om et ekspropriativt indgreb?

Før disse spørgsmål besvares, giver det mening først at beskrive den vision om bæredygtig mobilitet, der ligger til grund for svarene. Formålet med en reform af transportsektoren bør ikke være som i den nu hedengangne trængselskommission at sprede den ikke-bæredygtige trafik i tid og rum, således at den flyder lettere, og den punktuelle koncentration af luftforurening bliver formindsket. For det er en ukritisk accept af den nuværende trafik-infrastruktur og afbøder kun dens mest graverende konsekvenser. En reform af trafiksektoren kan aldrig blive trafikudvikling, men tværtimod trafikafvikling ud fra en utopi om en bilfri by. Ved bæredygtig mobilitet forstås her en behovsbaseret retfærdig fordeling af mobilitet, der manifesterer sig som mindst mulig motoriseret trafik og forudsætter, at man tilgodeser cykling, gang og kollektiv transport.

Udviklingen af bilfrie zoner er på sigt uundgåelig, da det længe har stået klart, at de seneste mange årtiers adskillelse af arbejde, beboelse, indkøb og kultur, hvor brede trafikveje gennemkrydser byrummet, ikke er et bæredygtigt koncept. Drivkraften i denne udvikling er bilen, hvis enorme og stadigt voksende pladskrav udspringer af dens behov for bevægelsesfrihed og parkering, der stresser alle andre funktionssystemer i byerne.

Hertil kommer, at legitimationen af det transportkoncept, der retfærdiggør privatbilismen, er baseret på en forveksling af begreberne 'mobilitet' og 'tilgængelighed': En bilfri by, som let kunne opdeles i mange små tætbefolkede beboelsesområder der forbindes med hinanden gennem forskellige former for transport, vil ikke kun være miljøeffektiv og tilgængelig for alle, men også økonomisk effektiv, da udgifterne i forbindelse med eller til med at håndtere tætbefolkede byområder er markant lavere end for spredte bebyggelser.

Borgerinddragelse kan manifestere sig i et borgerprærogativ

I forbindelse med borgerinddragelse og konceptet for en bilfri by handler det om to faser: Før en by eller en del af en by er blevet opført, og efter det er sket. Før byggeriet er det relevant at overveje, om der bør indføres kvoteordninger for alt nybyggeri – særligt ved offentligt finansierede byggerier – der sikrer, at biler ikke får adgang til bestemte boligområder, og der gives forret til borgere, der ikke ejer eller vil anskaffe sig en bil, i en bestemt kvote af de boliger, der opføres. Efter byggeriet kan man etablere et såkaldt 'borgerprærogativ' (se kilden: Niels Henrik Hooge) for at nedbringe antallet af biler i et bestemt område – en metode, der giver den enkelte borger mere konkret indflydelse i nærmiljøet, hvor enhver husstand kan tage affære med det samme og ikke behøver at afvente en kommunal eller landspolitisk beslutning. Borgerprærogativet kan defineres som følger:

Enhver husstand, hvad enten det drejer sig om ejere af eller lejere i parcelhuse eller lejligheder, har ret til at gøre deres indflydelse gældende over den vej eller gade, ud til hvilken de bor, med hensyn til adgang, gennemkørsel og parkering af biler. Hver husstand har i denne forbindelse én stemme, som afgives og registreres permanent af de kommunale myndigheder. Stemmens indhold kan ændres på ethvert givet tidspunkt. Et vist antal stemmer blandt beboerne på en vej eller gade – defineret af de pågældende kommunale myndigheder, kvalificerer begrænsninger af trafikken på vejen eller gaden, hvilket i sin yderste konsekvens kan medføre, at biler ikke har adgangsret eller ret til at parkere.

Rent praktisk vil borgerprærogativer kunne administreres fra en kommunal hjemmeside. Dette er ukompliceret, ikke særligt dyrt og teknisk set kun en formalitet. De elektroniske valgmuligheder vil ligeledes uden større problemer kunne udstrækkes til de 'modifikations-pakker', som beboerne i en given gade eller vej skal kunne vælge imellem. Hvordan gader og veje rent faktisk modificeres (med eller uden fortove, beplantningens karakter, bænke, parklignende installationer, cykelvenlighed, etc.) vil være retningsgivende for prærogativets funktionalitet. Alle pakkerne bør derfor udformes, så de gør byområder sundere, grønnere, sikrere, roligere og mere værdifulde.

Prærogativet kan uden større problemer implementeres i stort set alle former for bebyggelse, men det betyder ikke, at det skal ske. Hvor det konkret anvendes, vil i givet fald afhænge af lokalplanerne i den pågældende kommune, hvor fokus rettes mod de mest egnede steder.

Prærogativet kan uden større problemer implementeres i stort set alle former for bebyggelse, men det betyder ikke, at det skal ske. Hvor det konkret anvendes, vil i givet fald afhænge af lokalplanerne i den pågældende kommune, hvor fokus rettes mod de mest egnede steder.

Barriererne er først og fremmest politiske

For at kunne forholde sig realistisk til borgerinddragelse i forbindelse med indførelse af de bilfrie zoner, er det nødvendigt at identificere de mulige forhindringer, hvad enten de er af politisk, juridisk, eller økonomisk karakter. Her er de politiske barrierer de vigtigste. Retten til at bestemme over sit nærmiljø kan implementeres overalt og i princippet gælde for alle, uanset hvor de bor.



Hvilket koncept for borgerinddragelse skal anvendes i forbindelse med oprettelse af de bilfrie zoner? Kan det implementeres indenfor den eksisterende lovgivning (plan-, færdselslovgivningen, etc.)? Og er der tale om et ekspropriativt indgreb?

Der eksisterer naturligvis et betydeligt konfliktpotentiale i den måde borgerinddragelsen konkret kan udformes på, og om der er tale om en stærk eller svag version, men problemet kan løses ved at man forestiller sig borgerprærogativet i forskellige versioner. F.eks. i hvilke dele af byen det kan implementeres, om der er tale om trafiksanering eller etablering af gågader, en hel eller delvis afspærring af gader og veje, og hvor stor tilslutning der skal til blandt beboerne på en given gade eller vej.

Få eller ingen juridiske forhindringer

De juridiske barrierer for borgerprærogativet er begrænsede: Før opførelsen af et byområde kan de bilfrie zoner planlægges med hjemmel i kommuneplanen, der løbende kan ændres. Efter, kan det ske ved hjælp af borgerprærogativet med hjemmel i forskellige typer allerede eksisterende regelsæt.

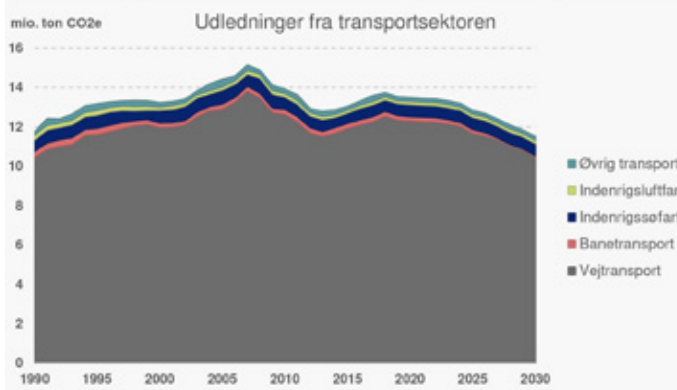
I forbindelse med spørgsmålet om, hvorvidt borgerprærogativet kan føre til ekspropriation eller erstatning for nogle borgere, kan man slå fast, at der ikke eksisterer en ubetinget lovsikret ret til at have direkte adgang til sin grund eller bolig med bil. Adgangen kan gøres til genstand for almindelig regulering og dermed bortfalde. Det andet er, at fratagelsen af en allerede eksisterende adgang ikke nødvendigvis falder ind under ekspropriationsbestemmelserne. Generelt har der været en stigende tendens til at acceptere indskrænkninger i ejerrådighed med henblik på at varetage særligt sundhedsmæssige interesser og miljöhensyn.

Sammenfattende kan man sige, at en afgørelse beror på en samlet vurdering, hvori en række forskellige kriterier indgår med vekslende styrke. For borgerprærogativet er udgangspunktet, at der ikke er tale om et ekspropriativt indgreb - særligt hvis man anvender en model, hvor en ejer af en ejendom kan ansøge om dispensation hvis generne ved den manglende adgang til ejendommen for motorkøretøjer bliver for betydelige.

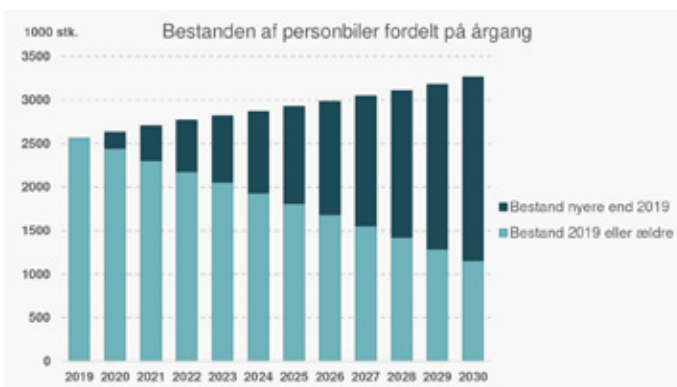
Da bilfrie zoner er attraktive for alle, der af professionelle, økonomiske, miljømæssige, klimamæssige og kulturelle grunde interesserer sig for at gøre transportsektoren og byerne mere bæredygtige, vil selv ganske få gader, der implementerer borgerprærogativet, kunne udvikle sig til trækplastre og valfartssteder med et betydeligt rekreativt og turistmæssigt potentiale. Man kan således argumentere for, at denne form for borgerinddragelse vil give den by, der implementerer en sådan, 'front runner' status på regionalt, nationalt og internationalt niveau, og den vil kunne tjene som forbillede for andre byer overalt i verden. ■

Artiklen er en opdateret, redigeret og forkortet version af en artikel af samme forfatter, der blev offentliggjort i tidsskriftet *Kritisk Debat* i juni 2016.

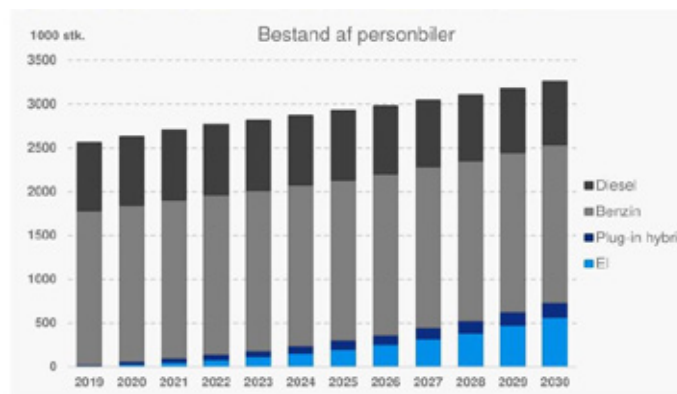
Niels Henrik Hooge er jurist og medlem af Nyt Fokus' redaktion.



Figur 1. Udviklingen i transportsektorens drivhusgasudledninger fra 1990 frem til 2019 og den forventede udvikling frem mod 2030. Kilde: KF21



Figur 2. Bestand af personbiler indregistreret i 2019 eller før sammenholdt med nyregistrerede personbiler i perioden 2020-2030. Kilde: KF21



Figur 3. Bestand af personbiler fordelt på teknologier i perioden 2019-2030. På trods af den grønne omstilling vil størstedelen af køretøjsbestanden i 2030 fortsat være benzindrevne og dieseldrevne biler. Kilde: KF21

Kilder:

Energistyrelsen, 2021: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basis-fremskrivning/4a_kf21_sektornotat_-_transport.pdf

Jeppe Rich: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/professor-en-70-procent-co2-reduktion-i-transportsektoren-er-desvaerre-oensket-aenkning>

Niels Henrik Hooge: https://www.researchgate.net/publication/290810603_Notat_om_borgerinddragelse_og_udvikling_af_koncepter_for_en_bilfri_by



Byens trafikanter lader bilen stå ...

... hvis de vil frem

København er efterhånden så presset af trafik og parkerede biler at det tager en krig af transportere sig på den måde. Her er det dog et lejlighedsvist tilfælde med masser af cykler og spisende naboer i Humlebys gadebillede. Normalt er de smalle gader stoppet med biler langs fortovene, fordi naboen, Carlsbergbyens parkeringskældre er væsentligt dyrere at leje end prisen på de kommunale P-tilladelser. Foto: Gunni Busck.

Biler og byer passer ikke sammen. Biler fylder så meget mellem husene, at trafikanter ikke kan komme frem for dem. Det kan ikke løses ved at etablere flere parkeringspladser. Det bliver det værre af. Her er en københavner-historie.

Af Gunni og Ole G. Busck

Jo flere parkeringsmuligheder, jo flere vælger bilen som transportform. Det er bekvemt at sidde i sit eget aflukke og blive transporteret derhen, hvor man skal, uden skift og uden at skulle tage hensyn til køreplaner og medpassagerer. Det kan intet offentligt transportmiddel konkurrere med. Men den løsning kommer vi ingen vegne med. Og slet ikke i trafikken, hvor det gælder om at komme frem.

I 2021 er københavnerens bilpark øget med 25 biler om dagen! Da Gunna Starck, VS, var trafikborgmester i København i slutfirserne, arrangerede hun en europæisk konference - "Velocity" - der handlede om at få trafikanter til at vælge cykel i stedet for bil i større byer. Ingen af kommunens politikere, bortset fra den lille VS-gruppe, viste konferencen interesse. Men fra Frederiksberg deltog den konservative borgmester John Winther og kom med en skarp udmelding:

"Hvis en trafikant vælger at lade sig transportere ind i byen i en sofagruppe med en sofa og to lænestole omgivet af halvanden tons metal, så må han eller hun betale for det", sagde han. "For de penge kan vi etablere sporveje i alle store indfaldsgader. Det vil give trafikanterne en mulighed for at komme frem bekvemt og hurtigt til stor gavn for det erhvervsliv, byen lever af."

En del år senere agiterede Helle Thorning i valgkampen for en betalingsring ved større byer. For hende og regeringen handlede det ikke om at skaffe penge til en trafikløsning, men om at få fyldt flere penge i statskassen til velfærd. Det var dumt.

Bilisterne - også de socialdemokratiske - bilder sig ind, at de i forvejen bidrager rigeligt til statskassen gennem vægtafgift, p-bøder og andre afgifter samt overpris på benzin. Og de fik held til at fremmane et billede af lange køer ved indfaldsvejenes "grænsebomme". De kaldte det "bompenge". Som om betalingsringen kun lod sig gennemføre, hvis betalingen udløser, at en bom går op. Nonsens. Også dengang var foto-registrering af nummerplader, som udløser af automatisk opkrævning, mulig.

Den rigtige pris for en liter benzin er ca. 70 kr.

Vi bilister koster samfundet meget mere, end vi bidrager med i diverse afgifter. Ifølge OECD - som ikke på nogen måde kan beskyldes for at være venstreorienteret - skulle en



Hvis en trafikant vælger at lade sig transportere ind i byen i en sofagrube med en sofa og to lænestole omgivet af halvanden tons metal, så må han eller hun betale for det.

Frederiksbergs tidl. konservative borgmester John Winther

liter benzin i 1996 koste 36 kr., hvis belastningen af samfundets økonomi fra luftforureningens skader skulle betales over benzinprisen. I 2021-priser ville dette i dag være godt 60 kr. I 1996 var klimabelastning et tåget begreb, som ingen økonomer var begyndt at gøre sig tanker om. Regnes bilers CO₂-udledning med, vil prisen ryge langt over 60 kr. Vi bilister er miljøsvin og nogle af de værste af slagsen. Det slipper vi alt for billigt fra.

Afsluppet cyklist overhaler nemt 300 biler

Den ene af artiklens forfattere bor i Humleby, nabo til Carlsberg i København. Han trillede en formiddag lidt før kl. 9 på cykel i adstadigt tempo ind ad Vesterbrogade og kunne på de ca. to kilometers vej ind til Rådhuspladsen tælle 286 overhalede køretøjer - blandt dem tre stopfyldte bybusser. Der er en del steder busbaner for at øge deres fremkommelighed. Men de baner er en illusion. Med korte mellemrum hele vejen ind er busbanerne blokeret af last- og varevogne, som med uheldsblink viser, at her er de tvunget til standsning, og busserne må vente til dyttende bilister giver dem plads til at køre uden om. På den tur kan man også konstatere, at der er langt flere trafikanter på cykelstierne end på kørebanerne, iberegnet et skøn over antallet af buspassagerer.

Det tror pokker. Cyklisterne kommer frem trods trængsel på cykelstien. Bilisterne kommer stort set ikke ud af stedet. Man tør slet ikke tænke på deres problemer med at finde p-plads, når de endelig når deres mål i Indre by. Hvilket tidsspilde! Og hvilket ressourcespilde! En cykel kan man altid finde plads til.

Verdens bedste by

København er blevet en meget bedre by at opholde sig i end før. Byen bedømmes til at være den bedste by i verden at leve i. Det skyldes til dels forholdsvis høj levestandard, men især at der er skabt bilfri gader og opholdsrum i bymidten. Nyhavn, der engang var fyldt op med parkerede biler hele vejen langs kajen, er nu fyldt op med glade mennesker, der nyder livet.

På Amalienborg Slotsplads, som er blevet bilfri, fordi man frygter terror, kan vi måske se frem til udendørs servering. Det kan blive en international attraktion at slå sig ned der og lade sig underholde af gardernes gakkede gangarter i forbindelse med vagtskifte eller andre parader - tæt på en af Europas store kunstskatte - Saly's rytterstatue af Frederik d. 5., som man før ikke kunne nærme sig på grund af biltrafik.

Metroen øger trængsel på gader og veje

Men hvad så med metroen? Er den ikke svaret på Københavns trængselsproblemer?

Socialdemokraterne i København mener venstrefløjen spænder ben for Københavns udvikling - også når det gælder begrænset biltrafik og billigere boliger. De mener, at deres politik med By-og-Havn selskabet og dermed modellen, som finansierer metroen gennem nye boligbyggerier, er forklaringen på den gode by. "Har de nye Metro-linjer da ikke begrænset biltrafikken?" spørger de.

Jo. Citylinjen har gjort det hurtigere og mere bekvemt for en del trafikanter med ærinde i byen, og det har sikkert fået nogle til at fravælge bil eller cykel. Men andre Metro-linjer er bevidst lagt for at fremme nybyggeri og dermed flere skatteydere og bilister; f.eks. Nordhavnen, Ørestaden og Østamager. I de områder, hvor der før var natur eller industri- og håndværksvirksomheder, er der nu tæt, højt og dyrt boligbyggeri.

Metro-linjerne betjener ikke de områder, hvor der i forvejen er tæt bebygget, f.eks. Amagerbro og Ydre Østerbro. Det er naturligvis nemt for beboerne i de nye bydele, som metroen har været med til at skabe, at komme med metroen. Men de har jo samtidig en bil parkeret, fordi det er den billigste og mest bekvemme måde at komme rundt i Danmark på.

Den socialdemokratiske model har skabt en rigere by, men det er venstrefløjen på rådhuset der sammen med utallige beboerbevægelser og foreninger har sikret nogen plads til cyklister og friarealer i stedet for bulldozer-saneringer a la Nørrebro og motorveje langs søerne. Billige boliger har der aldrig været tale om i nogen af de bebyggelser, metroen har skabt grobund for. Det er heller ikke billigt at få en bolig i det ekstremt høje og tætte byggeri, Carlsberg Byen, selv om bydelen på ingen måde indbyder til liv og samvær på gader og pladser, som ellers var stillet i udsigt i den prisbelønnede plan for området.

At højt og tæt byggeri genererer turbulensvind, som gør det nødvendigt at holde på hat og briller på gadeplan, bliver alle der står af på Carlsberg station hurtigt forvisset om. En trafikløsning er der ikke tænkt på i planen, ud over at en S-station er flyttet mindre end 100 meter. Biltrafikken propser gaderne omkring Carlsberg Byen til. Og det bliver værre efterhånden, som det lykkes at få afsat boliger til pendlere, som vælger at flytte til byen, fordi presset på Københavns indfaldsveje gør det utåleligt at skulle køre langt til og fra byen hver dag. Bilen skiller de sig nok ikke af med, når de flytter ind, der er plads i kælderen. Det er kun på gaderne til og fra Carlsberg Byen, der ikke er plads til flere biler. Men det er jo kommunens problem. ■

Gunni Busck er pensionist og redaktør af Humlebys lokalblad, NABO, og Ole G. Busck er medlem af redaktionen for Nyt Fokus

Nyt om NOAH



Ny hjemmeside: Ind med utopier!

Dystopiske fortællinger former mange politiske beslutninger. Derfor har kunstneren Annika Nilsson og aktivister fra NOAH skabt hjemmesiden www.utopier.dk, hvor kunst og miljø mødes. Værsgo at gå på opdagelse!

Hjemmesiden starter i hjertet. Scroll op mod hovedet og mød vores tanker om fremtidens gode samfund. Scroll ned og se et portræt af den danske muldjord, eller læs om rigtige, udlevede utopier. Scroll til siden og oplev tidligere og kommende aktioner i NOAHs Institut for Evige Utopier.

Kampagne: Biomasse ud af EU's direktiv om vedvarende energi

EU behandler i øjeblikket et forslag om, hvorvidt afbrænding af træ og anden biomasse skal betegnes som vedvarende energi eller ej. I NOAH arbejder vi hårdt for, at biomasse bliver skrevet ud af direktivet.

Afbrænding af træ står nemlig på listen over anerkendte energikilder, som må benævnes "vedvarende" - til trods for at det er en energiform, der både ødelægger skov og udleder mere CO₂ end kul. Det er altså ikke vedvarende, men derimod klimafjendtligt.

Danmark har gennem de sidste mange år gennemført en omstilling fra kul til biomasse i energiforsyningen til stor skade for klima og biodiversitet. Danmark er et af de lande, der brænder mest importeret biomasse af pr. indbygger. Det er vigtigt, at Dan Jørgensen viderebringer den danske erfaring til resten af EU's energiministre, så de ikke begår samme fejl.

I stedet for at subsidiere afbrænding af træ er der i stedet brug for at støtte genopretning og beskyttelse af skovene, blandt andet for at de kan hjælpe med at suge CO₂ ud af atmosfæren. Læs mere på noah.dk/biomasse

50 Fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling

Nye materialer fra projektet 'Madsuverænitet'

I Podcastserien "Mad & Magt" Vi undersøger, hvad DU kan gøre selv, og hvad VI kan gøre SAMMEN i en verden, hvor jorden er blevet en handelsvare, og Amazonas ryddes for at dyrke sojafoder til danske svin. Hør fire episoder med interviews med bl.a.

Kjeld Hansen, der er journalist og forfatter, og Helene Meden Hansen, der er formand for Landsforeningen mod Svinefabrikker. Find serien under Apple Podcasts: <https://podcasts.apple.com/dk/podcast/mad-magt/id1559122596?l=da>

Publikation 'Offentlige indsatser for bæredygtig mad' Og Folder om madsuverænitet i let tilgængeligt sprog Find dem på NOAH.dk under Materialer > Madsuverænitet.

Videoptagelser fra seminar om 'Bæredygtig mad i praksis' Find og hør oplæg af bl.a. Hanne Lyng Winter fra 'Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri' og Ole Færgeman fra 'Frie Bønder - Levende land' under Materialer på NOAH.dk



Nye film: Kur mod klimakaos

NOAH har produceret syv film i serien "Kur mod klimakaos" baseret på NOAHs klimahandlingsplaner. Se bl.a. Slut med transportvanviddet - en klimaforsvarlig transportsektor eller Fra husdyr til planteafgrøder - fremtidens landbrug skal i langt højere grad baseres på planteafgrøder end på industriel husdyrproduktion. Filmene ligger på youtube.com/NOAHkanalen.



Der kommer i øjeblikket masser af inspirerende podcasts fra NOAH Lydhør om emner som madsuverænitet, havmiljø og unge klimatanke. Tune ind på noah.dk/podcast og lyt, mens du sidder i bussen og drømmer dig ud mod de åbne vidder, går og kokkererer derhjemme eller laver noget helt tredje!

NYT FOKUS

”Enorme gevinster” med ny beskatning af biler

”Enorme gevinster for samfundet, hvis beskatningen af de danske bilister laves grundlæggende om”, skriver Formandskabet for De Økonomiske Råd i ny rapport, december 2021.

Det gamle system med registreringsafgift, ejerafgift og brændselsafgift bør erstattes af et nyt, der i langt højere grad målrettes de skader, som bilismen påfører samfundet i form af trængsel, ulykker, støj, forurening og CO₂-udledning, anbefaler ”de økonomiske vismænd”.

”Hovedproblemet er, at vi primært beskatter det at købe og eje en bil, selvom det i sig selv ikke skaber nogle gener for samfundet. Det er kørslen, der skaber problemerne, men det beskatter vi slet ikke.”

Reformen skal ske ved at indføre en CO₂-afgift, som erstatning for brændstofafgifterne, og en intelligent kørselsafgift, der skal erstatte registreringsafgiften. ”Sådan en afgift vil gøre det dyrere at køre steder, hvor der i forvejen er mange biler på vejene. I praksis vil det typisk blive dyrest i myldretiden i byerne, mens kørsel på landet vil være billigst.”

I samme rapport skriver vismændene, at politikerne bør stoppe med at give afgiftsfordele til plug-in-hybridmodeller. ”Man lokker danskerne til at købe biler, der ikke hører til i fremtidens bilpark”.

FDM er klar i spyttet: ”Vi løser ikke trafikens klimapåvirkning ved at begrænse trafikken”



”Trafikarbejde er positivt for samfundet og den enkelte. Vi skal derfor ikke begrænse trafikken, men i stedet udtænke en klog, grøn omstilling af transporten”, skriver Thomas Møller Thomsen, administrerende direktør i FDM.

MSC’s kommentar til interview i Nyt Fokus nummer 19 om havmiljøet

I Nyt Fokus nummer 19 om havmiljøet fremgik følgende af interviewet med Kurt Svennevig Christensen fra Levende hav: ”I modsætning til økologiske varer, som er statskontrolleret, kan MSC mærkning købes.”

”Dette er lodret forkert”, har MSC-sekretariatet skrevet til redaktionen, ”MSC har udarbejdet en standard for bæredygtigt fiskeri. Denne standard kan fiskerier søge at blive certificeret imod gennem et certificeringsbureau. Disse bureauer er uafhængige af MSC, og der går ingen penge til MSC for at foretage certificeringen.

Det antydes derudover, at alle typer fiskeri, inkl. bundtrawl bliver godkendt. Dette er ikke korrekt. Standarden er netop lavet, så den tager højde for, om en bestemt fiskeritype (som bundtrawl) vil gøre uoprettelig skade på havbunden, hvis man bruger den i et bestemt område. Derfor er det bestemt ikke alle steder, man kan blive MSC-certificeret til at fiske med bundtrawl. Det vurderes individuelt for hver certificering.”

Transportminister Benny Engelbrecht i Altinget 29.11.21

”Nogle mener, at vi (...) skal skru ned for trafikken. Det, mener jeg ikke, er løsningen. Vi er dybt afhængige af vores infrastruktur og mange transportmuligheder, så dem skal vi blive ved med at styrke og udvikle, så de også svarer til de behov, som vi får i fremtiden.

Det afspejler infrastruktureftalen fra før sommerferien med al tydelighed. Her er regeringen sammen med alle Folketingets partier blevet enige om at investere 160 milliarder kroner i vores infrastruktur – og vel at mærke i vores samlede infrastruktur. Skinner, broer, veje, tunneler, cykelstier og alt det, der følger med. Der er behov for det hele, så vi kan udbygge vores velfærdssamfund og binde landet bedre sammen”.

Billedet er fra Benny Engelbrechts Facebook-side.



Broer til borgere

Svævende i første sals højde, snor Cykelslangen sig elegant ind og ud mellem omgivende bygninger og forbinder Dybbølsbro med Bryggebroen. Cykelslangen har opnået stor international opmærksomhed, fordi den så radikalt slår cykeltrafikkens status i byen fast.

København er glad for sine cykler, og nu kan de komme endnu hurtigere omkring. Den nye orange cykelbro, Cykelslangen, skaber en hurtig og elegant genvej for de 20.000 cyklister, der dagligt krydser Bryggebroen mellem Vesterbro og Islands Brygge. En betydelig del af disse cyklister kommer fra Dybbølsbro og måtte førhen stoppe op når de nåede Fiske torvet, tage cyklen under armen, kravle ned ad trapperne, stå op igen og tage turen rundt om Fiske torvet, for derefter at ramme Bryggebroen. De kan nu uden besvær fortsætte turen direkte fra Dybbølsbro over Cykelslangen og videre ad Bryggebroen.

Foto: Rasmus Hjortshøj - COAST.

Nederst, en kombineret cykel- og gangbro over Folehaven ved udmundingen af Holbækmotorvejen i Valby. Visualisering: DISSING+WEITLING architecture

