

København den 13. marts 2019

En bøn til Folketingets partier

Skån befolkningen for nye vejanlæg for omkring 100 mia. kr. som vil ødelægge/forringe, naturværdier, landbrugsarealer, bysamfund, forstærke butiksdøden og tvangsforflytte mange borgere. Tusinder af borgere lever nu i frygt for at en motorvej i deres nærområde vil gøre deres huse usælgelige eller miste stor værdi.

Dertil kommer, at de vil betyde voldsomme støj- og andre miljøbelastninger, stimulere centraliseringen og undergrave alle målsætninger om reduktion af energiforbruget og CO₂-udledningerne.

At sige stop for flere store veje er ikke kun noget, som miljøfolk kan finde på at foreslå:

”Nu har vi veje nok”

”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. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundenvenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,” siger Per Milner.

Det sagde den navnkundige, nu afdøde, vejdirektør Per Milner i et interview af Birgitte Marfelt i Ingeniøren den 6. oktober 2006. Se det: <http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf>. Han fik næsten altid sin vilje og sine veje overfor en lang række ministre og regeringer. Derfor er det snart sjældent, at man i Danmark ikke kan høre trafikstøj.

Danmark vil gerne være i front på miljø- og klimaområdet. Derfor ville det være oplagt at komme med en plan for at få styr på den vildtvoksende vejtrafik. Alligevel er der kun forskellige diffuse udmeldinger om så og så mange elbiler og stop for salg af fossile biler efter en årrække. Alt imens der sker en kraftig stigning i salget af fossile biler, bilkørslen, CO₂-udslippet og miljøbelastningerne.

NOAH-TRAFIK har her et forslag, som kan lægge en dæmper på fremtidige belastninger og som tilmed sparer store ressourcer, som kan bruges til miljøvenlige tiltag, velfærd m.m.:

”Opgiv alle planer om nye motorveje, vejtunnelprojekter og andre store vejanlæg. Det drejer sig om prissatte projekter til 99,4– 106,0 Mia. kr. Dertil kommer en lang række andre projekter, som ikke er prissatte”

Baggrunden er, at vi har et af verdens mest udbyggede vejsystemer. Nok det mest udbyggede. Vi har således mere end 4 gange så mange kilometer motorvej pr. én million indbyggere end UK, der ellers er velforsynet. Det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen om minimering af gener og belastninger – såsom støj - fra de store vejanlæg samt vedligeholdelse.

Aktuelt drejer det sig bl.a. om følgende projekter, som er miljøødelæggende, overflødige og derfor bør droppes:

Projekter, som er overflødige og ødelæggende	Anlægsoverslag Mia. kr. (2018-priser)
Hærvejsmotorvej på strækningen Hobro-Viborg-Give-Haderslev	15,6-22,2
Forlængelse af Hillerødmotorvejen	0,9
Udbygning af Fynske motorvej: Vestfyn	2,4
Syd om Odense	1,5
Rute 23. Motorvej Regstrup-Kalundborg	2,1
Udvidelser på E45: Vejle N-Skanderborg S	3,1
Aarhus S-Aarhus N	1,5
Aarhus N-Randers N	2,9
Anlæg af en motorvej vest om Aalborg over Egholm	6,9
Motorvej til Frederikssund	3,7
Motorvej mellem Næstved og Rønnede	1,7
Anlæggelse af havnetunnel ved København	21,7
Als - Fyn bro og 50 kilometer motorvej	20
Ny vejforbindelse til Stevns	0,6
Rute 26 mellem Viborg og Aarhus: Viborg V- Rødkærsbro N	0,9
Søbyvad-Aarhus	2,9
Ring 5. Motorvej	11 (2013-priser)
Samlet pris:	99,4– 106,0 Mia. kr.

Ved enkelte af projekterne, såsom en havnetunnel, påtænkes delvis anden finansiering såsom brugerbetaling og grundsalg. Det ændrer ikke ved, at der skal bruges ressourcer, der kunne anvendes mere miljøvenligt. Listen er i øvrigt ikke komplet, idet vejlobbyen i store dele af landet presser på for at få et sugerør i statskassen til endnu flere klima-, natur og miljøskadelige vejprojekter. Her nogle eksempler: Udbygning af Sønderjyske Motorvej E45/E20 ved Kolding (pris ukendt). Udbygning af Helsingørmotorvejen (pris ukendt). Udbygning af rute 15 Herning-Ringkøbing (pris ukendt). 2+1

vejforbindelse mellem Ålbæk og Skagen (pris ukendt). Udbygning af Amagermotorvejen (pris ukendt). Udbygning af vejstrækningen Herning-Skive-Hanstholm (pris ukendt). Udbygning af Rute 11 Esbjerg-Varde (pris ukendt). Udvidelse af Motorring 3 (pris ukendt).

Dertil kommer, at forskellige interessenter arbejder for en Kattegatforbindelse: Kalundborg-Røsnæs-Samsø-Hou-Aarhus (pris og finansiering ukendt).

Bygning af alle disse anlæg vil forøge belastningen af natur, råstoffer, miljø, energiforbrug og klimabelastning. Dertil kommer en ekstra kraftig forøgelse af støjbelastningen, som i forvejen er stor fra vores eksisterende meget store vejanlæg.

Skadelig og usund kassetænkning og miljøfjendtlige prognoser bag vejkrav

Vejprojekterne er primært affødt af en uhensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede overflødige vejanlæg bl.a. på basis af tendentiøse samfundsøkonomiske beregninger. Natur- klima- og miljøbelastninger indgår stort set ikke i vurderingerne. Den postulerede gevinst udgøres primært af nogle mere eller mindre fiktive tidsgevinster, som sættes til høje priser.

Først fremskriver man biltrafikkens omfang - uanset alle konsekvenser heraf.. Dernæst beregner man et "tidstab" for biltrafikken ved at sammenligne med en tænkt optimal situation, hvor man er den eneste bilist på vejen og kører med højest tilladte hastighed. Den ekstra tid er så "forsinkelsestid", som prissættes til høje beløb. Den aller største post – ofte op til 80 % - i de såkaldt samfundsøkonomiske regnestykker er tidsgevinst omregnet i kr. og især "forsinkelsestid" tæller tungt. Og det er vel at mærke også postuleret tabt tid - langt ude i fremtiden og for næsten tomme biler. Se mere om dette emne her: <https://www.ft.dk/samling/20181/almde/TRU/bilag/101/1979945.pdf>

Ved et møde med medlemmer af Trængselskommissionen hos transporteksperterne i OECD/ECTM i Paris, blev det på det bestemteste afvist, at man skal bruge denne helt urealistiske målestok til at måle trængsel. Det var økonomisk, arealmæssigt og miljømæssigt uforsvarligt. Alligevel er det den slags beregninger, der primært styrer trafikinvesteringerne i Danmark.

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



Source: ECMT, 2007.

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

De utallige vejkrav fra bil- og vejlobbyen lægger et urimeligt pres på Folketinget og der er en stor trafik af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med de dyre og miljøødelæggende vejkrav.

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

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

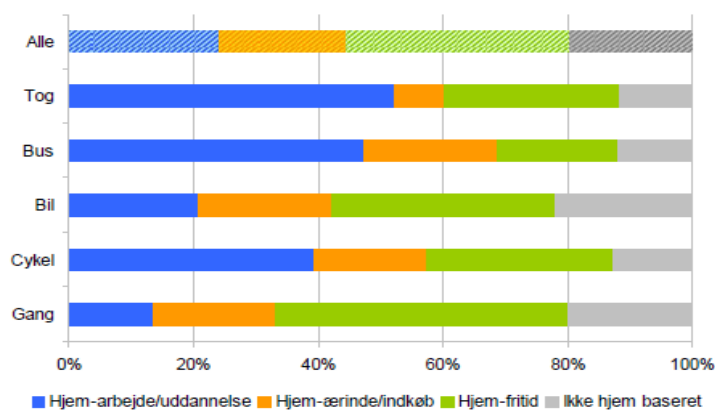
Tænk hvis hospitalssystemet krævede nye store hospitaler selvom der kun var ”myldretid” omkring 1-2 timer i døgnet og kun en fjerdedel af sengekapaciteten i denne ”myldretid” blev brugt.

Der er især pres på vejene ind mod Storkøbenhavn og Aarhus i myldretiden, og presset består af pendlerbiler med en gennemsnitbelægning på 1,05 peron pr. bil. Vejudvidelser vil her ikke løse nogen problemer, men blot skabe endnu mere trafik.

Udbygning af den kollektive trafik suppleret med en form for roadpricing kan erstatte bygning af flere store nye vejjanlæg. En smule mere omtanke i bilbrugen kunne også være på sin plads. Den langt overvejende del af bilkørslen er i øvrigt fritidskørsel.

Mere end 50 % af bilturene er ture: hjem-ærinde/indkøb og hjem-fritid. Kun ca. 20 % af bilturene vedrører hjem-arbejde/uddannelse. Eksempel fra Region Midtjylland.

I debatten om flere vejanlæg tales der ofte om biltrafik, som om det meste var arbejdsrelateret kørsel og hver kilometers kørsel nærmest er hellig. Som det kan ses af denne analyse er kun ca 20 % af bilturene ture hjem-arbejde/uddannelse.



Figur 1. Rejseformål fordelt på ture i Region Midtjylland for forskellige transportmidler. TU 2006-2008

Kilde: Bedre viden om danskernes transport. Carsten Jensen og Lykke Magelund.
<http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers10/CarstenJensen.pdf>

Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler. I lokaltrafikken og uden for de større bysamfund kan el-biler af moderat størrelse varetage en stor del af transportarbejdet.

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

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

Med venlig hilsen
 NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen