

Lad skandalemotorvejen til 6,2 milliarder kr. ved Silkeborg være det sidste miljøødelæggende overflødige motorvejsanlæg.

Lad derfor disse parkerede trafikprojekter hvile i fred for evigt

Følgende trafikprojekter er parkeret på ubestemt tid på grund af manglende finansiering:

Vej/bro:

- * Motorvej syd om Regstrup (Skovvejen til Kalundborg)
- * Tredje Limfjordsforbindelse
- * Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense
- * Udbygning af motorvejsstrækningen Fredericia S-Kolding
- * Udbygning af Rute 26 (Aarhus-Søbyvad samt Viborg-Rødekærsbro)
- * Ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund
- * Forbedring af vejforbindelsen Herning-Skive-Hanstholm
- * Forbedring af vejforbindelsen Svendborg-Maribo-Rødby
- * Udbygning af Køge Bugt Motorvejen (Solrød S-Køge)
- * Udbygning af Fynske Motorvej (Odense V-Nørre Aaby)
- * Udbygning af Helsingørmotorvejen (Hørsholm S-Isterød)
- * Anlæg af Frederikssundmotorvejen (Tvæervej, Ballerup-Frederikssund)

”En grøn transportpolitik”

I denne aftale af 29. januar 2009 er et afgørende punkt, at man ikke fremover blot skal fremskrive biltrafikkens omfang og planlægge veje ud fra disse fremskrivninger.

Man skal styre trafikudviklingen i den ønskede miljøvenlige retning.

Her de 3 afgørende punkter i aftalen:

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

Det er godt, at der med trafikaftalen sker en genopretning af banenettet og signalsystemerne og at der kommer en ny bane fra København til Ringsted.

På den kollektive trafiks side indeholder aftalen primært reinvesteringer, der skal rette op på årtiers forsømmelser af denne transportform. Vi kunne dog godt have ønsket os flere nyanlæg.

Vi er meget bekymrede ved, at trafikaftalen på vejsiden primært omhandler nyanlæg. Vi synes, at Danmarks vejssystem er så kraftigt udbygget, at der ikke er grund til at udbygge det yderligere.

I bilag 3 kan man f.eks. se hvordan der er investeret voldsomt i store vejanlæg i perioden 1992 til 2008. Også i årtierne forud var vejinvesteringerne voldsomme sammenlignet med investeringerne i den kollektive trafik. Et magtfuldt Vejdirektorat med nu afdøde vejdirektør Per Milner i spidsen fik stort set alle sine vejplaner igennem. (Se bilag 1).

I denne forbindelse er det værd at bemærke, at den overvejende del af biltrafikken er fritids- og indkøbs trafik. I region Midtjylland er bolig-arbejdsstedtrafikken således kun 20 %. Se bilag

Danske bilister har derfor et fantastisk højt serviceniveau og kommer normalt meget hurtigt frem, mens de kollektive trafikanter generelt bruger meget længere tid og ofte har en langt mere ubekvem transport. Samtidig bliver der færre og færre personer i bilerne. Der er f.eks. nu kun 1,1 person pr. bil i myldretiden mod København om morgenen.

Det er i den forbindelse interessant at lytte til den tidligere, nu afdøde, vejdirektør Per Milner, der i et interview til Ingeniøren udtalte de kloge ord (bilag 1)

»Nu har vi veje nok«Jernbanen og de store veje fungerer ikke sammen, mener Per Milner. Han var vejdirektoratets stærke mand gennem 25 år og havde altid en prioriteret liste over ønskelige vejanlæg klar til en ny regering

Af Birgitte Marfelt, fredag 06. okt 2006

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.

Hele det interessante interview er gengivet som bilag 1.

Efter trafikaftalen ”En grøn transportpolitik” med målsætningen om at den kollektive trafik skulle stå for det meste af fremtidens vækst i trafikken troede vi at der ville ske ændringer i den måde trafikken blev analyseret og planlagt.

Desværre er der ikke tegn på sådanne ændringer i den måde Vejdirektoratet analyserer og anbefaler.

Trafikken ved Ålborg

Som eksempel på hvordan Vejdirektoratet fortsat kun anbefaler store nye motorveje har vi tidligere fremsendt indsigelse vedrørende Vejdirektoratets VVM-undersøgelse vedr. trafikken på tværs af Limfjorden ved Ålborg.

Kun vejløsninger tages alvorligt til trods for trafikaftalen ”En grøn transportpolitik”. Det med at undersøge alternativer til en motorvejsudbygning, som der altid er krav om i en VVM-analyse, bliver fortsat udført uden seriøsitet. Dette til trods for at Vejdirektoratet erkender, at

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges i stedet for bygning af ny motorvej, har :

- ♣ 1) **ikke** særlige konsekvenser for landskab og jordbund.
- ♣ 2) **ikke** særlige konsekvenser for kulturmiljøet.
- ♣ 3) **ikke** særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.
- ♣ 4) **ikke** særlige konsekvenser for grundvand.
- ♣ 5) **ikke** konsekvenser mht. støj under anlæg.

- ⤴ 6) **ikke** konsekvenser for vibrationer.
- ⤴ 7) **ikke** konsekvenser mht. lys
- ⤴ 8) **ikke** forøge emissioner til luften i driftsfasen, men nedsætte dem
- ⤴ 9) **ikke** konsekvenser for råstoffer og affald

En løsning med udbygning af den kollektive trafik omkring Ålborg er altså på alle måder skånsom. Sjældent er et valg mellem to transportformer så klart, som her. Alligevel afviser Vejdirektoratet en sådan løsning og anbefaler i stedet en dyr miljøødelæggende motorvejsforbindelse vest om Ålborg.

Når man i trafikaftalen ”**En grøn transportpolitik**” ønsker en miljøvenlig trafikudvikling er det ikke holdbart, at man samtidig bygger vejinfrastruktur der netop undergraver denne målsætning.

Vi synes derfor, at det er nødvendigt at lave en tværgående trafikplanlægning, hvor man med udgangspunkt i ønskerne om en mere klima- og miljøvenlig trafikudvikling anviser investeringer, der støtter dette formål. Man kunne oprette ”Direktoratet for bæredygtig trafik” til realisering af en grøn trafikpolitik.

“Fyrstegsprincippet”.

I Sverige har man dannet Trafikverket, der skal tage sig af den samlede trafikplanlægning. Som ledetråd er “fyrstegsprincippet”.

I Danmark anbefaler Vejdirektoratet straks store nybygninger, som er den sidste mulighed i “fyrstegsprincippet” jfr nedenfor.

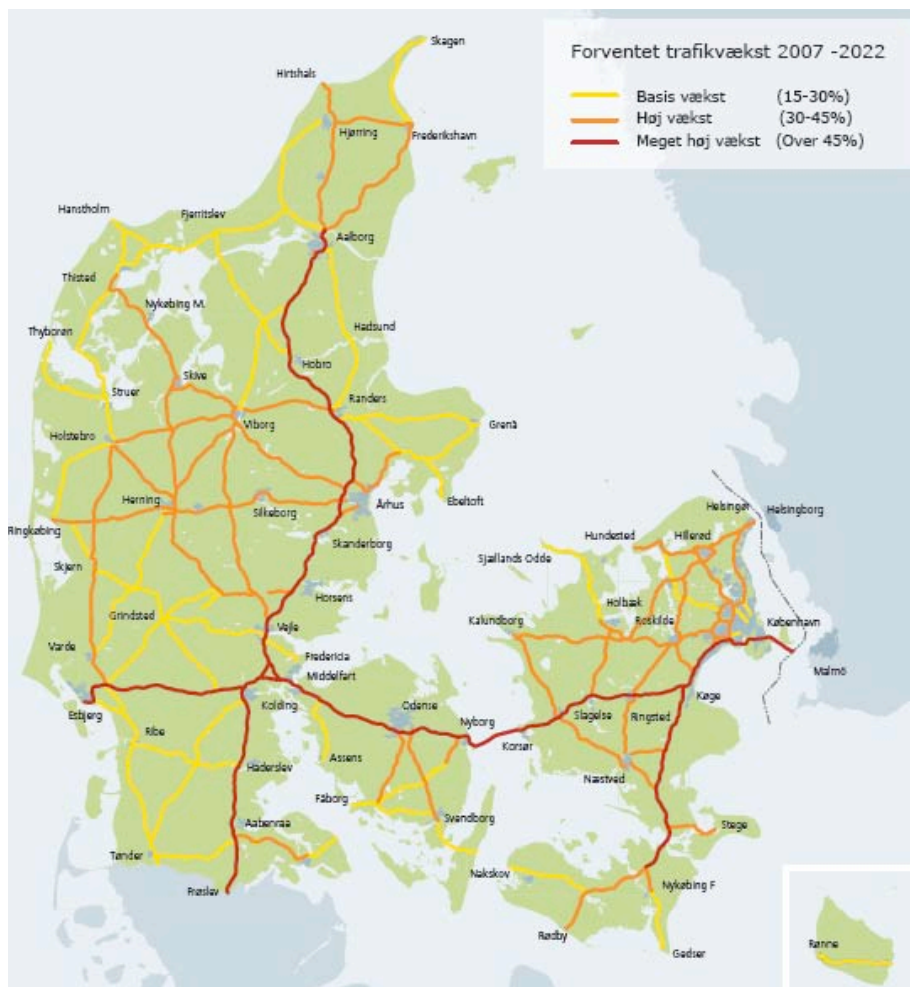
Fyrstegsprincippet:

1. **Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt**
2. **Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon**
3. **Begränsade ombyggnadsåtgärder**
4. **Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder**

Vi er glade for at du Henrik Dam Kristensen kom med denne udtalelse til pressen om motorvejsudbygning:

”Vi kan bygge så mange spor, vi vil, på Køge-Bugt-motorvejen. Det hjælper ikke. For der er ikke plads til flere biler inde i København”.

Til trods for trafikaftalen ”En grøn transportpolitik” anvender Vejdirektoratet denne fremskrivning af biltrafikken, som planlægningsværktøj:



Vejdirektoratets prognoser for statsvejnettet fremgår af ovenstående kort. Der er anvendt 3 forskellige vækstintervaller, idet trafikken ikke forventes at vokse lige hurtigt på alle dele af statsvejnettet.

Udviklingsforløb	Basisvækst	Høj vækst	Meget høj vækst
Samlet vækst 2007-2022	15-30 %	30-45 %	Over 45 %
Årlig vækstrate interval	0,9-1,8 % p.a.	1,9-2,5 % p.a.	Over 2, 5 % p.a.

Kilde: Vejdirektoratet

Vi er klar over, at der arbejdes på udvikling af en "landstrafikmodel", men er bekymret over at man fortsat anvender fremskrivningen ovenfor.

Der er så få mennesker i myldretidsbilerne, at det ikke er svært at anvise alternative transportmuligheder til f.eks. en motorvejsudvidelse. Det skal tilmed bemærkes, at der er kommet færre personer i bilerne siden denne tabel blev lavet:

Vejdirektoratet råber "ulven kommer" allerede med få biler på vejen i "spidstimen".

Selvom der, som det kan ses, er masser af plads på en motorvej definerer Vejdirektoratet denne situation som "begyndende trængsel".

Denne betragtningsmåde er afgørende for de trafikfremskrivninger og "trængselsforestillinger", som styrer trafikplanlægningen.

Denne såkaldte "begyndende trængsel" kan være så alvorlig, at man evt. må nedsætte hastigheden til 125-127 km/t eller 105-107 km/t alt efter hastighedsgrænsen.

Til sammenligning kommer buspassagerer i København, på grund af den kraftige biltrafik, normalt kun frem med 6-8 km/t når køretid, ventetid, skiftetid medregnes.



Her ser man et, for Vejdirektoratet alvorligt faresignal, i form af "begyndende trængsel". Jamen - der er næsten ingen trafik.

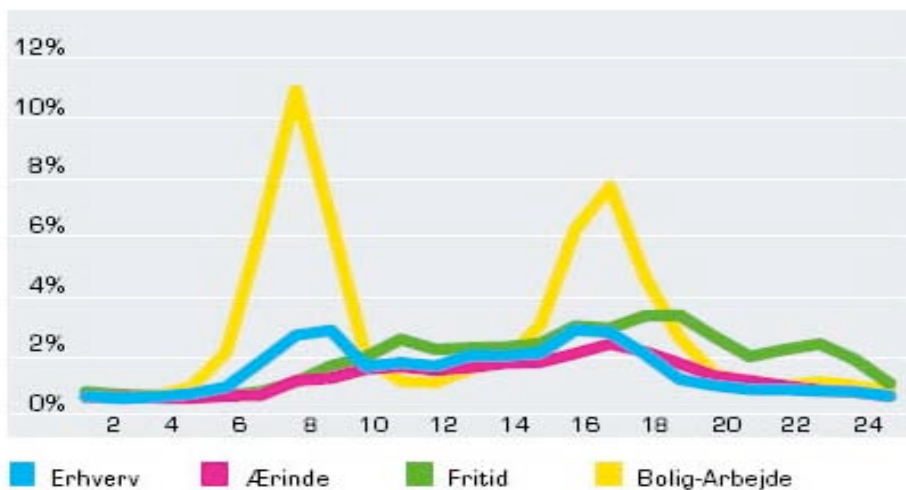


eller 5 S-tog

Serviceniveau D for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 2689 og 3264 biler pr. time i hver retning.

Det svarer til op til 3852 personer. Det samme

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Pct. af døgntrafikken pr. time

Som det kan ses fylder pendlertrafikken meget på vejene. Heldigvis er det også den trafik, der lettest kan erstattes af kollektiv transport. Der vil da blive masser af plads til erhvervskørsel af enhver art.

Kilde: Infrastrukturkommissionen



Kilde: MOVIA

So entlastet eine S-Bahn die Straßen

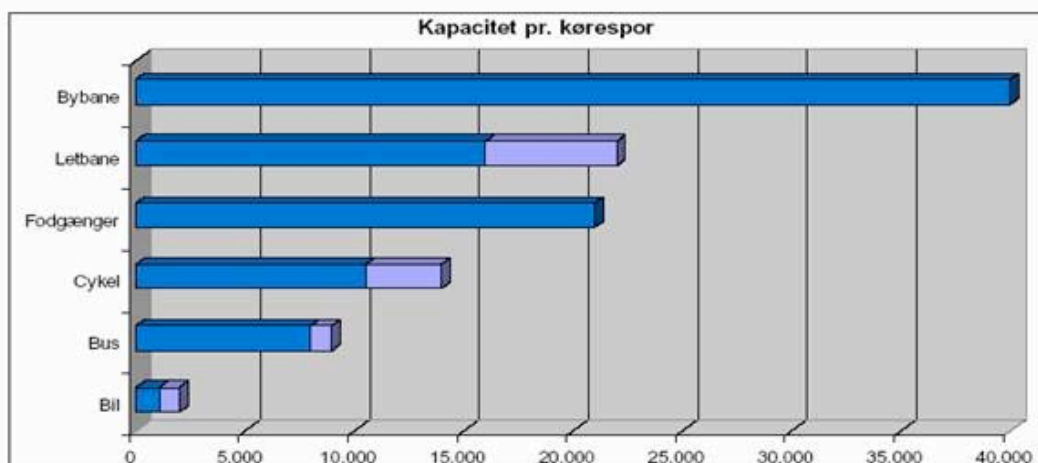


Kilde: DB

Biler udnytter pladsen og infrastrukturen dårligst muligt:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

I en tid med klimakrise, økonomisk krise og ønsket om at tage vare på natur, energiforbrug og klima er det bekymrende, hvis man fortsætter med at udvide motorvejsnettet. Derved undergraves målsætningen om, at Danmark skal have reduceret sit udslip af drivhusgasser med 40 % i 2020. Her er biltrafikken netop en stor belastning. Flere motorveje vil betyde mere bilkørsel, større energiforbrug og suge passagerer væk fra den mere miljøvenlige kollektive trafik.

Desværre er det også prismæssigt blevet meget attraktivt at benytte bil frem for kollektive trafikmidler.

Registreringsafgiften for personbiler er således sænkes voldsomt siden 1989. Sammenlignet med beskatningsreglerne dengang er registreringsafgiften pr. bil sænket mellem 45.000 kr. og 95.000 kr. - afhængig af pris, udstyr og benzinforbrug.

Hvis bilister prismæssigt var blevet behandlet på samme måde som kollektive trafikanter siden 1980 skulle benzinen koste ca. 39 kr. pr. liter. Der er sammenlignet med prisudviklingen på benzin og et gult klip i Hovedstadsområdet.

BILAG 1

»Nu har vi veje nok«

Af Birgitte Marfelt
Ingeniøren 06.10.2006

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 kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

Måske hænger det lidt sammen med, at han, der om få måneder fylder 80, ikke længere lever i vejbyggernes verden, men er i færd med at blive cand. mag. i historie ved Københavns Universitet. Men det er en helt anden historie.

Har Per Milner nogle holdninger til den nuværende trafikpolitik, ville det skabe dynamik i historien at få dem langt frem i artiklen.

Da trafikminister Jens Kampmann i 1971 ansatte sin vejdirektør var han sig meget bevidst, at den opgave, vejdirektøren skulle løse, var enorm, og at han ville komme til at operere i et stormfuldt politisk farvand. Med Per Milner fik han ikke bare en visionær entreprenørtype, men et menneske med udsøgt fornemmelse for at spille det politiske spil. Han bevarede magten i 25 år,

indtil han i 1996 gik som 70-årig.

Civilingeniør Per Milner ændrede Vejdirektoratet fra et støvet kontor i Trafikministeriet til en vital trafikvirksomhed, som i løbet af to energiske ti-år totalmoderniserede billedet af Danmark.

»I 1994 lukkede vi det store H,« siger han.

H'et var et landsdækkende motorvejsnet, som nationens ledende entreprenør- og ingeniørfirmaer allerede i 1936 havde lagt planer for, men som 2. verdenskrig havde udsat byggeriet af. Det var Milner og hans team, der realiserede planen, der var blevet undfanget 30-40 år forinden.

Siden 1867 var vejene blevet administreret lokalt, men efter kommunalreformen i 1970 blev der indført et tre-strengt vejvæsen, hvor kommunerne bestyrede 50.000 km kommuneveje, amtsrådene 6.600 km landeveje og staten i form af Vejdirektoratet overtog 4.700 km hovedlandeveje og påtog sig ansvaret for at udbygge et passende vejnet til alle dele af landet.

Vejdirektoratet skiftede simpelthen ham i 1972. Fra at være en departemental organisation, blev det et frit og moderne vejvæsen, og en række unge ingeniører gik begejstret i krig med at projektere motorveje, bygge broer og sætte forskningen på skinner.

Den største opgave var at bygge det store H. Midt i 50'erne gik byggeriet så småt i gang, lidt mere i slutningen af 60'erne. Da Milner kom til, og der for alvor skulle ganges i tingene, dukkede energikrisen op. Det blev sparetider, og nu skulle der kun bygges et lille h, der sluttede ved Århus og havde mange midlertidige to-sporede strækninger. Det varede imidlertid ikke længe, før motorvejene blev 4-sporede.

Sælg dit budskab

Det vigtigste råd, Kampmann gav sin nytiltrådte direktør, var åbenhed. "Du skal ud og sælge dit budskab", sagde han til Milner, og strategien var effektiv. Vejenes problemer blev kendt i offentligheden. Og gennem trafikradioen, der kørte hver fredag til langt ind i 80'erne med en fast medarbejder fra Vejdirektoratet tilknyttet, blev vej-danmark en del af det nationale selvbillede.

Men det var ikke let at skaffe politisk forståelse for dyre vejprojekter, fortæller Per Milner.

»De store visioner havde det ilde i 70'erne. Ingen troede på vækst. Vi lavede en 20 års perspektivplan for vejene for at sætte en trend. Planen forudsatte en vækst på 20 procent indtil 2000, men økonomernes udsyn var i den samme periode minus 20 procent.«

Oven i købet skulle han slå om pengene med DSB, der i realiteten udgjorde et eget departement ved siden af det, som Vejdirektoratet var en del af og som sådan var langt stærkere.

Så for at fremme vejsagen opdyrkede Milner uformelle relationer til de mest betydende folketingspolitikere i trafikudvalget uden at sætte loyaliteten til ministeren over styr. Det var en balancegang og krævede indsigt og sans for det politiske spil, men var en nødvendig lobbyvirksomhed. Samtidig professionaliserede han kontakten til interessegrupper som entreprenørforeningen, cyklistforbundet og asfaltindustrien.

Motorvejsnettet, det store H, blev aldrig vedtaget som én plan, men hen ad vejen. Det må have krævet en stærk mand med visioner at få det igennem?

»Jeg fik en fornuftig indflydelse. Jeg havde 16 ministre. Mange var positive og begavede. Så selv

om Vejdirektoratet i 70'erne led under energikrisens virkning og politikernes ønske om derfor at satse på kollektiv transport, var samarbejdet mellem embedsmænd og politikere godt og tillidsfuldt.«

Er det noget, nutiden kunne lære af?

»Ja. I 90'erne blev strukturen med et ret lille departement og et stærkt direktorat afløst af koncernmodellen med departementschefen som øverst ansvarlig under ministeren. Det skaber uklare ansvarsforhold og resulterer uundgåeligt i konflikter med departementschefen, mere bureaukrati og mindre effektivitet.«

Kan du ikke præcisere, hvorfor det skaber uklare ansvarsforhold, når der netop er en øverst ansvarlig?

Selv var ministrene tilbageholdende med planer og visioner. Den eneste trafikpolitiske redegørelse i løbet af Milners 25 år ved magten, kom Niels Matthiasen med i 1976. Den handlede om kollektiv trafik.

Til gengæld var der ingen mangel på planer fra vejdirektøren. Når der kom en ny regering, havde han projekterne.

Så trak Per Milner sin liste over prioriterede vejprojekter op af skuffen. Bedst var det, når Socialdemokraterne kom til. De havde brug for at skabe beskæftigelse, og det kunne de store vejprojekter. Skønt de borgerlige var mere påholdende med midlerne, var de også nødt til at stå sig godt med det store transporterhverv. Og så kom listen også op.

Benhårde analyser

Det store vejnet interesserede ham. Men det var også Per Milner og hans engagerede ingeniører, der havde blik for miljø og sikkerhed og opfandt miljøvejene, genindførte rundkørslerne og byggede mange af landets cykelstier og omfartsveje.

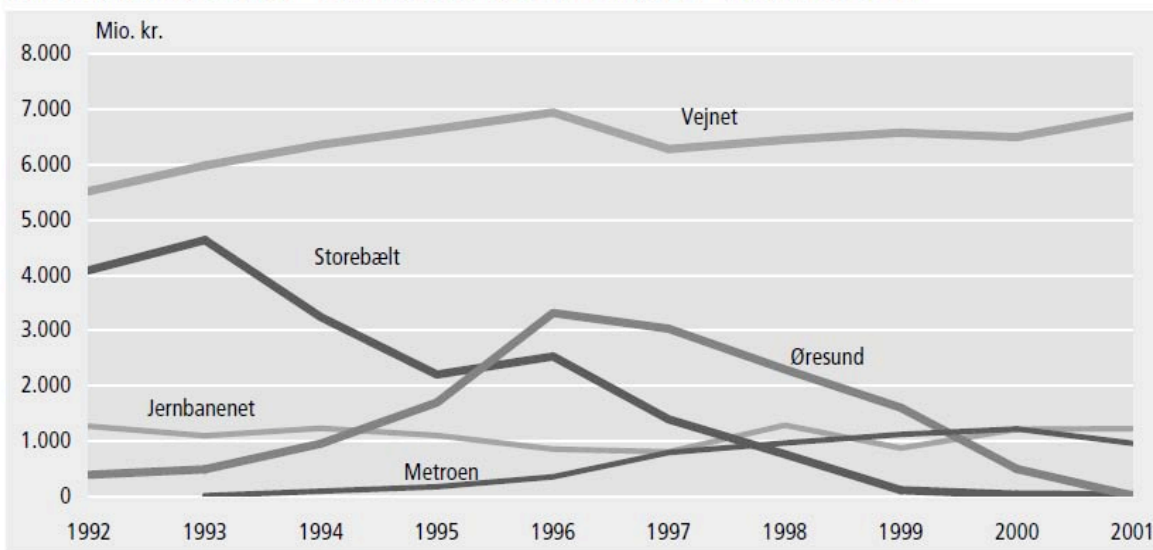
»De blev bygget efter en knivskarp costbenefit-analyse. Alle projekter kom ind i vores store prioriteringsmodel og blev vurderet efter deres samfundsøkonomiske gavn. Resultatet var, at den ene minister efter den anden, Jens Risgaard Knudsen, J.K. Hansen og Arne Melchior nappede hele listen.«

Men vist var det dyrt, og da der blev smalhals under Schlüter-regeringen, mærkede de det også i Vejdirektoratet. Det blev også svært at få penge til vedligehold.

»Men så lavede vi også en costbenefitanalyseret plan for det, og så fik vi de penge, vi skulle bruge.«

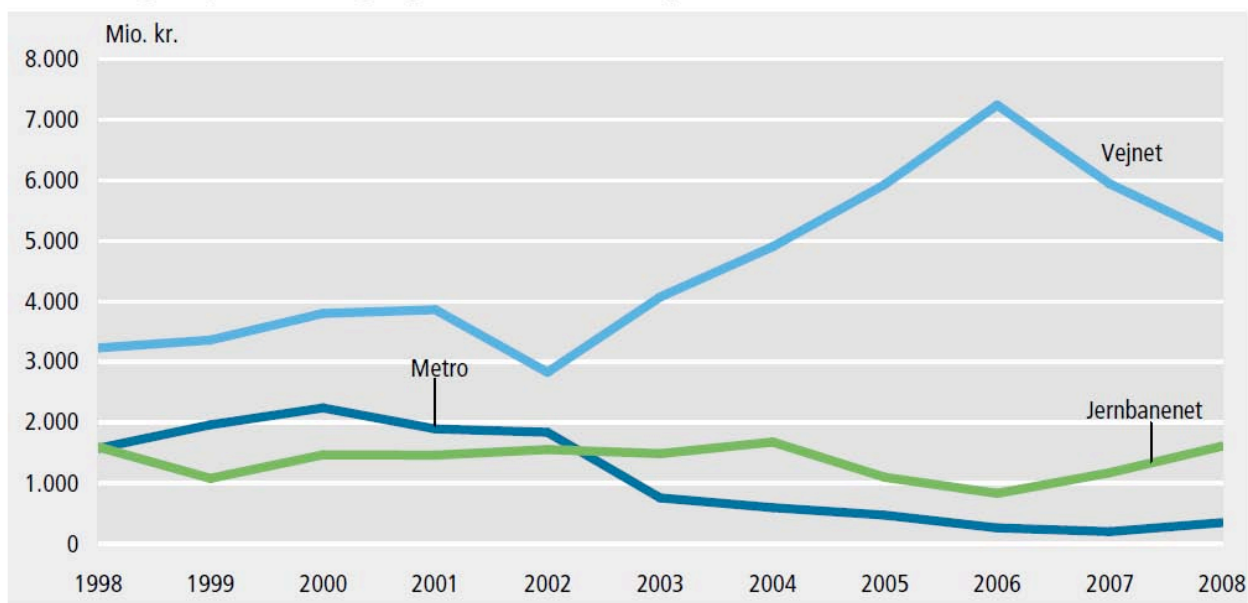
Bilag 2

Investeringer i jernbane- og vejnettet i faste priser (1995 = 100). 1992-2001



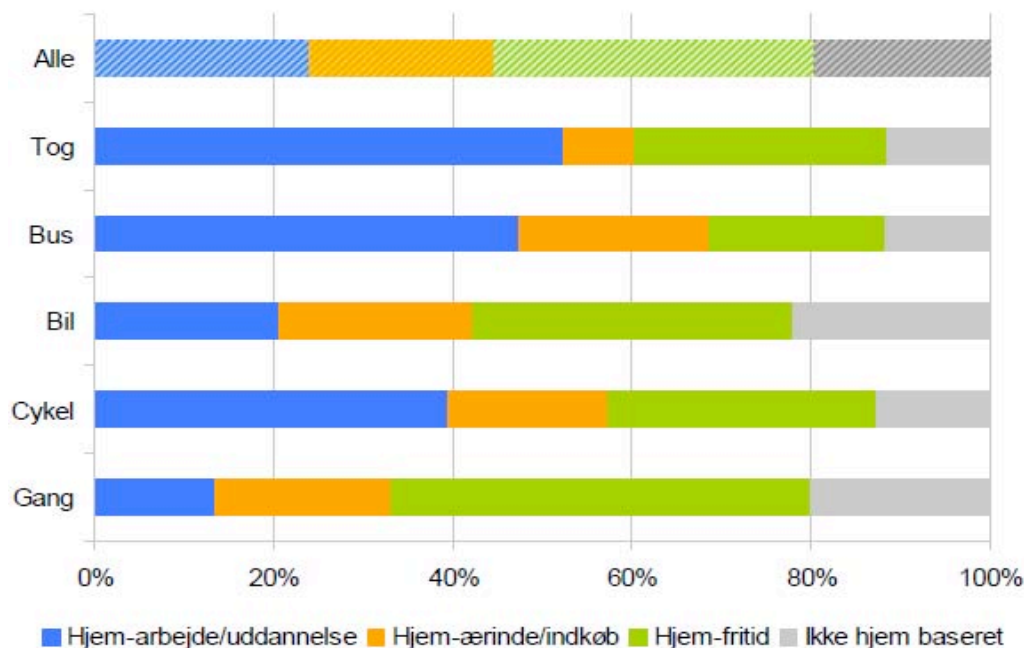
Kilde: Nøgletal for transport 2003

Investeringer i jernbane- og vejnettet i faste 2000-priser



Kilde: Nøgletal for transport 2010

Bilag 3. Kun ca. 20 % af biltrafikken i Region Midtjylland er pendling



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

Pendlingsstatistikken udgør ofte det centrale datagrundlag for analyser af transportefterspørgslens relationer. Rejser mellem hjem og arbejde/uddannelse udgør imidlertid kun en begrænset del af det samlede antal rejser - i region Midtjylland en fjerdedel jvf. figur 1. Med de nye forbedrede TU data har det været muligt at lave en kortlægning af *den samlede efterspørgsel*, dvs. inkl. alle rejseformål i regionen. Og der viser sig store forskelle i efterspørgselsmønstret for forskellige rejseformål. Baserer man sig alene på pendlingsstatistikens beskrivelse af rejser til arbejde og uddannelse, overser man altså væsentlige rejsestrømme, som ikke blot er kopier af efterspørgselsmønstret relateret til pendling.

Kilde: "Bedre viden om danskernes transport", Artikel i "Teknik og Miljø" april 2010. Skrevet af Carsten Jensen DTU Transport og Lykke Magelund, Tetraplan A/S.

