

København den 12. april 2021.

Til Folketingets Transportudvalg

Fartreduktioner på vejene er et sandt columbusæg

Spar ca. 47 mia. kr. til vejudvidelser og flere motorveje, reducer trafikstøjen markant, nedsæt antallet af trafikulykker, undgå naturødelæggelser og reducer CO₂-udslippet med 1 million ton om året.

Det er hvad man kan opnå ved at vise samfundssind og tage hensyn, som vi har lært af pandemien. Man skal bare acceptere at lette noget på speederen ved at nedsætte hastighedsgrænsen til 80 km/t på motorveje.

Det lyder forjættende, men kan realiseres.

”De klimamæssige konsekvenser af tiltaget er, at CO₂ udledningen fra vejtrafikken bliver reduceret med ca. 1 mio. tons i 2025, svarende til ca. 9 pct. af udledningen fra vejtrafikken”

Det fremgår af svar fra Transportministeren (Vejdirektoratet) til Transportudvalget på dette spørgsmål: ”Vil ministeren oplyse, hvor stor en CO₂-reduktion der årligt kan opnås fra bilkørsel, såfremt hastigheden på det danske motorvejsnet nedsættes til 80 km/t?”

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/219/svar/1759890/2355790.pdf>

En besparelse på 1 million ton CO₂ om året er rigtig meget. Og det gode ved lavere hastigheder er at det er hurtigt og billigt at indføre. Det kræver kun nogle skilte og en ekstra indsats fra politiets fartkontrol. Og politisk vilje. Færre og mindre alvorlige trafikulykker er også en sikker følge af lavere hastigheder.

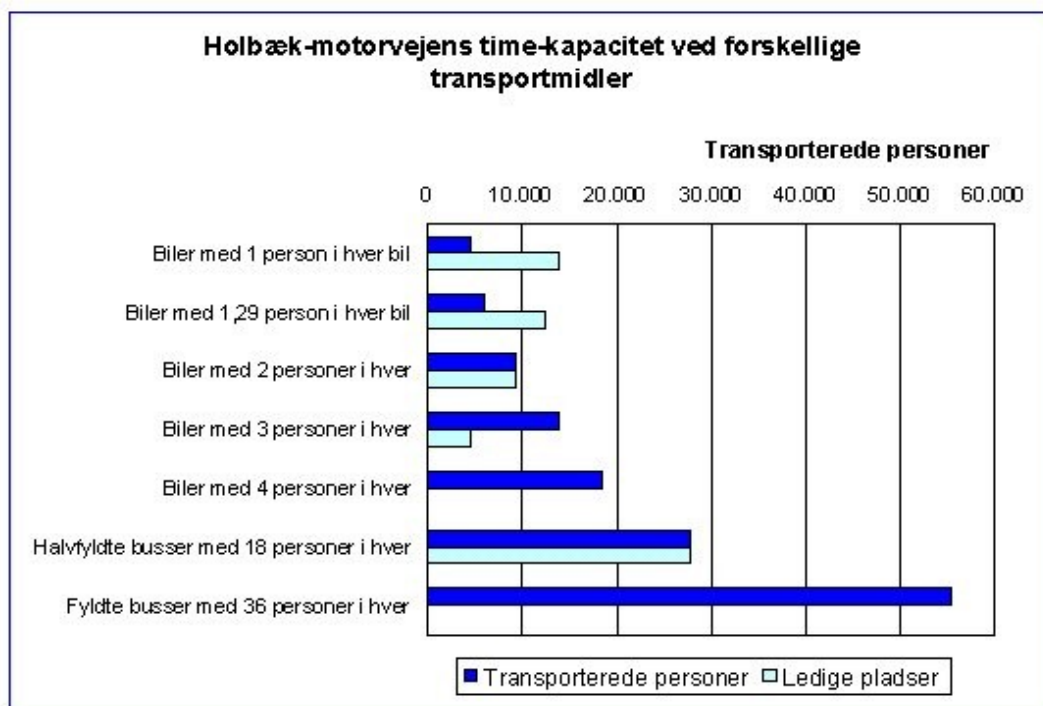
I 2004 i Anders Fogh Rasmussens regeringstid blev den generelle hastighedsgrænse på motorveje sat op fra 110 til 130 km/t. Derved er støjbelastningen steget kraftigt tillige med CO₂-udslippet. Den højere hastighed betyder samtidig, at motorvejens transportkapacitet forringes. Den højeste kapacitet ligger omkring 80 km/t. Herom senere.

Et flertal i Folketinget har som bekendt besluttet at udslippet af klimagasser skal reduceres med 70 % sammenlignet med 1990. På transportområdet er der stort set ikke taget initiativer, der effektivt kan reducere udslippet.

Det er selvindlysende, at hvis man vil opnå et mål skal man ikke foretage initiativer, der gør det mere vanskeligt at nå målet.

Det er derfor skuffende at Regeringen har udsendt ”Infrastrukturplan 2035”, der, som det mest afgørende, indeholder nye vejanlæg for 46,9 mia. kr. Danmark har i forvejen fremragende fremkommelighed på et af verdens absolut mest veludbyggede vejsystemer. Når der kommer ”klumper” i trafikken skyldes de

normalt såkaldte ”trafikale hændelser” såsom tabt gods, uheld og lignende. Man må også huske, at der i pendlertrafikken i gennemsnit kun er 1,05 person pr. bil. Der er tale om umådelig dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.



Kilde: Det Økologiske Råd/Rådet for grøn omstilling.

Danmark har 4 gange så mange kilometer motorvej pr. 1 million indbyggere end UK. Dertil kommer vores fine parallelt løbende hovedvejs system.

Det er evident - ud fra al erfaring og forskning - at en sådan massiv udbygning af motorvejssystemerne, som der lægges op, til vil betyde et kraftigt ”trafikspring”, undergrave brugen af mere miljøvenlige transportmidler og medføre en massiv forøgelse af CO₂-udslippet. CO₂-udledningen stiger således med 78 % når hastigheden forøges fra 80 km/t til 130 km/t. Se tabel nedenfor:

Sammenhængen mellem hastigheder, energiforbrug og CO₂-udledning:

Hastighed (km/t)	Brændstofforbrug (km/l)	CO ₂ -udledning (g/km)	%-ændring i forhold til 80 km/t
80	18,0	133	0
90	17,5	137	+3
100	14,9	149	+12
110	14,1	170	+28
120	12,1	199	+50
130	10,1	237	+78

Kilde: ”Average hot emission factors for passenger cars and ligh duty trucks”

En lavere fartgrænse vil også give mindre trafikstøj. Se sammenhængen mellem hastighed og støj i denne tabel. Der er meget at vinde ved lavere hastigheder:

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**	Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB	Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB	Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB	Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB	Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB	Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

* Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 -1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på de mindre veje.

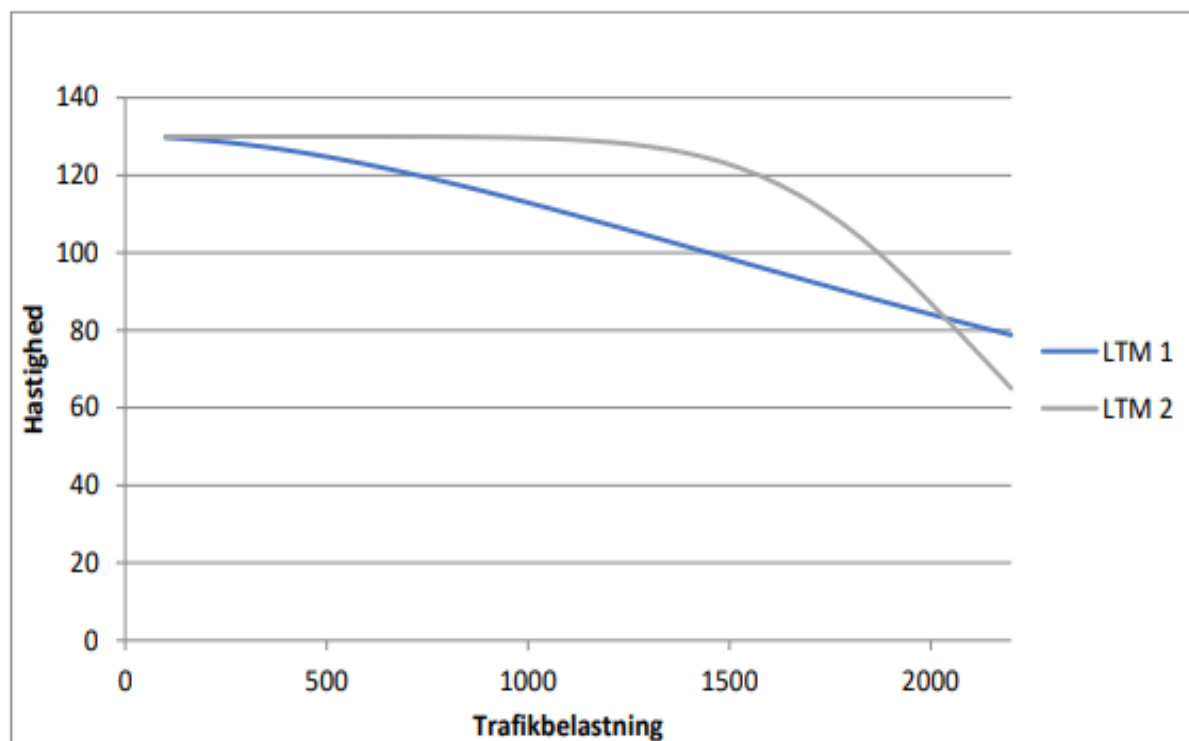
** Der er forudsat 10 procent tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med 2,8 dB (62).

Kilde: Trafikstøj et overset samfundsproblem. http://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/05/Hvidbog_samlet_web.pdf

Vejdirektoratet tilføjer til den positive virkning dette: ”Endvidere vil det betyde, at det samlede biltrafkarbejde bliver mindre, da en del trafikanter, på grund af den forringede mobilitet, vil fravælge nogle bilture og i stedet vælge andre transportmidler (kollektiv trafik, cykel eller gang), andre steder at rejse hen eller at blive hjemme”. ”Kørslen med Landstrafikmodellen viser, at det samlede trafkarbejde i 2025 reduceres med ca. 7 pct., idet trafkarbejdet falder med ca. 30 pct. på motorveje og stiger med ca. 4 pct. på øvrige veje.”

For at modvirke mere trafik på øvrige veje ville det være oplagt at sænke hastighedsgrænserne på nogle af disse veje. Derved kunne man også der få mindre støj, færre ulykker og større tryghed for andre trafikanter. Hvis hastigheden sænkes til 80 km/t. vil kapaciteten på motorveje tilmed være højere end ved højere hastigheder. Se denne graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen.

Speed-flow sammenhænge i LTM 1 og LTM 2



Kilde: Vejdirektoratet. <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-01/Samfunds%C3%B8konomi%20-%20Ny%20Midtjysk%20motorvej.pdf>

Lavere hastigheder kombineret med mindre trafik vil få trafikken glide fint de allerfleste steder. Vejdirektoratets erfaringer fra Coronatiden viser, at selv en trafikreduktion på 5-10 % er yderst trængselsreducerende.

Coronastudie: Blot en lille reduktion af trafikken giver store forbedringer på vejene

Blot en beskeden reduktion af trafikken på de mest belastede motorveje vil føre til markante forbedringer af både fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Helt konkret viser Vejdirektoratets studier, at en reduktion i trafikken på de travleste motorveje med 5-10 procent vil reducere forsinkelserne med op til 50-90 procent afhængig af den konkrete lokalitet. ”Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/coronastudie-blot-en-lille-reduktion-af-trafikken-giver-store-forbedringer-paa>”

De effekter, der beskrives i svaret fra Transportministeriet (Vejdirektoratet) må netop være formålet med en grønnere trafikpolitik. Hvis man kigger på aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten: ”Retfærdig retning for Danmark” hedder det:

”Vi skal gå forrest i kampen mod klimakrisen. Danmark skal markant hæve ambitionerne for klima, miljø og natur og påtage sig det internationale lederskab for den grønne omstilling. Folketinget kan blive det grønneste parlament i verden, der ikke kun gør noget, men som gør det, der skal til for at leve op til Paris-aftalen”.

På transportområdet har Transportminister Benny Engelbrecht (S) udtalt denne ambition: ”Det markante grønne mandat har jeg taget med mig ind i Transportministeriet, hvor jeg har gjort det til min klare ambition at skabe et grønt ministerium”.

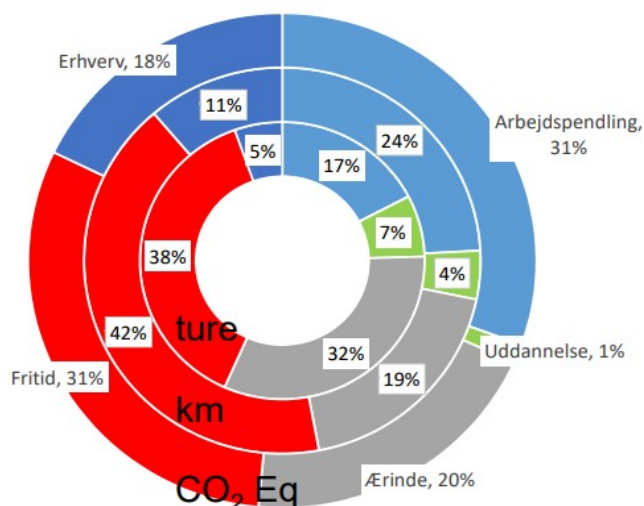
Kilde: <https://www.trm.dk/transportministeren/taler-og-artikler/2019/jeg-arbejder-med-et-groent-mandat-i-ryggen/>

Videre forlyder det fra Benny Engelbrecht ”Min hovedmission er at gøre transportministeriet til et grønt ministerium. Kilde: https://www.licitationen.dk/article/view/671192/ny_minister_min_hovedmission_er_at_gore_transportministeriet_til_et_gront_ministerium”

I forbindelse med vurdering af betydningen af lavere hastigheder må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte ”persontransportarbejde” i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv. 70 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge nogle minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj og trafikulykker.

Fordeling på turformål

Alle ture, personer over 6 år 2016-20 (Klima 2016-18)
Efter antal ture (inderst), persontransportarbejde (midten) og vejtrafik klimabelastning (yderst)
Fordeling på formålshovedgrupper, excl. erhvervstransport



Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

”EU-rapport: Sænk farten på motorveje til 100 km/h

En maksimal hastighed på 100 km/h på Europas motorveje er nødvendig for at bremse transportsektorens galoperende CO2-udslip. Lavere hastighed skaber nemlig længere rejsetid og tilskynder derfor til at bruge bilen mindre, lyder konklusionen i ny EU-rapport”

Kilde: <https://ing.dk/artikel/eu-rapport-saenk-farten-pa-motorveje-til-100-kmh-110625>

Lavere hastigheder er noget af det hurtigst virkende og mest effektive man kan gøre på transportområdet for at mindste CO2-udslip, luftforurening og reducere støjbelastningen.

The International Energy Agency (IEA) har tidligere lavet et udspil om emnet. Saving Oil in a Hurry. Voluntary and mandatory measures for rapidly reducing oil consumption (“demand restraint”). Regulatory approaches to traffic reduction. Vehicle speed-reduction policies.

Men så bruges der lidt mere tid og det udløser ifølge Transportministeriet ”et velfærdstab for den del af trafikanterne, der pga. ringere mobilitet fravælger at køre i bil.”

Det er en relativt nyopfundet argumentation, der indebærer, at man stort set ikke kan gøre noget på transportområdet for at regulere transportomfanget eller stimulere folk til at vælge andre transportmidler. Velfærdstab udgør i regnemodellen den ”væsentligste del af den samfundsøkonomiske omkostning ved at mindske udledningen af drivhusgasser for personbiler”

De nærmest komiske og surrealistiske beregninger om velfærdstab ved at bevæge sig mere bæredygtigt er nærmere beskrevet i denne henvendelse til relevante udvalg i Folketinget:

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Velf%C3%A6rdstab%20er%20kejsereens%20nye%20kl%C3%A6der%20p%C3%A5%20transportomr%C3%A5det.%20%202018.pdf>

Er det nu så slemt at bruge lidt mere tid, køre lidt mindre i bil eller vælge andre transportmidler? Det meste af bilkørslen er som nævnt ren fritidskørsel. Man må lige huske, at det ikke står i Grundloven, i Menneskerettighedskonventioner eller i Verdensmålene, at bilerne skal køre så stærkt i Danmark. Det er heller ikke lovbestemt, at man skal bruge de nu anvendte samfundsøkonomiske beregningsmetoder om tidstab og teorier om velfærdstab. De er udviklet af embedsværket i Finansministeriet, Vejdirektoratet og af fiffige økonomer.

Det er også tankevækkende, at hastighedsgrænsen på motorveje i de fleste delstater i verdens billand nr. 1 – USA er 65 miles, svarende til 105 km/t. I vort lille land med korte afstande må vi kunne leve med langt lavere hastigheder end i dag.

Hvis Folketinget beslutter en klima- og miljøorienteret trafikpolitik så er det den der gælder og dommedagsberegninger af ”samfundstab” ved sammenligninger med en anden ikke miljøorienteret politik giver ingen mening.

Flere kommuner har i de foregående år forsøgt at få nedsat hastighedsgrænserne på flere motorvejsstrækninger, hvor støjbelastningen for beboerne er overvældende.

Kommunerne har fået nej under henvisning til at, at bilister skulle bruge lidt ekstra tid. Beboernes velfærd, velbefindende og nattesøvn må vige til fordel for ekstra hurtig kørsel.

Her kan man lære af f.eks. Tyskland, hvor lavere motorvejshastigheder begrundet i støjbeskyttelse er meget anvendt.



For at forøge trafiksikkerheden, få mindre støj og forbedre bymiljøet generelt bør hastighedsgrænsen i byerne ned på 30/40 km/t.

Lad os komme i gang

Vi foreslår, at Folketinget f.eks. anmoder Transportministeren om at få analyseret CO2-effekten af flg. forslag:

- 1) Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t, hvor den i dag er 130 km/t. og til 90 km/t, hvor den i dag er 110 km/t.
- 2) Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 80 km/t alle steder hvor støjbelastningen er stor. Danmark bør i denne forbindelse også rette sig efter WHO anbefalingen om at sænke grænsen for vejstøj fra 58 decibel til 53 decibel.

PS: Forslaget er alvorligt ment; hvis det forekommer nogle læsere ”helt ude i skoven” siger det mere om armoden ved ambitionerne for dansk klima- og miljøpolitik.

Med venlig hilsen

Poul Kattler
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik