



## Miljøorganisation: »Sæt en stopper for den hovedløse trafikfremskrivning«

I Danmark har vi alt for længe haft en ensidigt syn på trafikplanlægning med prognoser og samfundsøkonomiske analyser, der altid falder ud til fordel for biltrafikken, lyder det fra Ivan Lund Pedersen, trafikksulent i NOAH. Hvis vi vil rette op på trafik-, miljø- og klimaudfordringer, må vi tænke i nye baner.

**Ivan Lund Pedersen**, Trafikkonsulent fra **NOAH**

28. nov 2018 05:05

Der er i Danmark 3800 kilometer statsveje, heraf 1246 kilometer motorvej. Som bilist i Danmark er man virkelig godt kørende. I forhold til befolkningstal har Danmark cirka fire gange så mange kilometer motorvej sammenlignet med Storbritannien. Dertil kommer vores net af fine hovedveje.

I Danmark hylder man tesen "predict and provide", som meget kort sagt repræsenterer vej- og billobbyens ønskedrømme. Man laver prognoser med stor trafikvækst indbygget, derefter udformer man vejplaner, og mange af dem bliver realiseret. Dog synes billobbyen alligevel, at det går for langsomt. Der skal ikke mangle vejplads på noget tidspunkt, og hensyn til natur, miljø og arealforbrug må vige for størst mulig fremkommelighed for biler – også selvom de færreste biler i myldretiden er fyldte.

Infrastrukturkommissionen, der afgav deres betænkning i januar 2008, baserede sine anbefalinger på denne tese. Derfor fremskrev man biltrafikken med cirka 70 procent i 2030. Man skulle udbygge vejene på livet løs. Kort tid efter kom der dog en smule eftertænksomhed i Folketinget, og den 29. januar 2009 blev der i stedet indgået en ny trafikaftale, der fik navnet "En grøn transportpolitik".

I denne aftale var et afgørende punkt, at man ikke fremover blot skal fremskrive biltrafikens omfang og planlægge veje ud fra disse fremskrivninger.

Man skal i stedet styre trafikudviklingen i den ønskede og mere miljøvenlige retning.

De tre afgørende punkter i aftalen lyder som følger:

- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

I Storbritannien var der allerede for 20-30 år siden fremsynede trafikplanlæggere, der udviklede tesen "predict and prevent". Man skulle planlægge således, at man kunne undgå de stigninger i biltrafikken, som prognosen viste. Man skulle styre udviklingen i retning af miljø og bæredygtighed i stedet for blindt at skaffe mere og mere vejplads. Man kan sige, at aftalen "En grøn transportpolitik" er det nærmeste, man i Danmark er kommet på "predict and prevent".

Disse målsætninger i 2009-aftalen blev dog ikke fulgt op med tilstrækkelig handling, og fremskrivninger af vejtrafikken som planlægningsredskab fortsætter alligevel uden hensyn til aftalen. Voldsomme nedsættelser af registreringsafgiften, fastlåsning af afgiften på benzin og diesel, højere hastighedsgrænser, massivt byggeri af veje og parkeringspladser og kraftig reduktion af bustrafikken samt høje takster i den kollektive trafik har helt undergravet de smukke målsætninger.

## Uholdbare prognoser

Som brækstang for vejønsker bruges "smarte" prognoser og samfundsøkonomiske beregninger. De er skræddersyet til at gennemtvinge veje frem for mere miljøvenlige transportløsninger. Glemte er alt snak om bæredygtighed, miljø, klimabelastning og energibesparelser.

Trafikeksperten Per Als, der har mere end 30 års erfaring fra transportsektoren i ledende stillinger, kritiserede i et interview med Information den 10. januar 2012 de i Danmark benyttede samfundsøkonomiske beregninger:

"Vi kan konstatere, at store anlægsprojekter, der indeholder satsning på kollektiv trafik, falder negativt ud. Det gælder således for baneprojekter i større byer – og langsigtede, strukturelle effekter kommer slet ikke med. Jeg er glad for, at vi allerede har et S-tognet i København. Det ville sikkert være svært at få det til at balancere i et samfundsøkonomisk regnestykke med de nu benyttede metoder."

Man laver en såkaldt efterspørgselsprognose. Det er en prognose for biltrafikken, som den ville udvikle sig, hvis der var ubegrænset vej- og parkeringsplads, og prisen på biler og brændstof blev holdt nede. Prognosen udelukker også, at bilister begyndte at overveje at køre på andre tidspunkter eller – vejdudeerne må det forbyde – med andre transportmidler. Nej, de bliver ifølge prognosen bare ved med at begive sig afsted på vejene, selvom de næsten ingen vegne kommer. Kun få bilister ville opføre sig sådan i virkeligheden, men den antagelse er alligevel grundlaget for prognosen.

### Om vejtrafik:

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. Den skal endvidere bemærkes, at spørgsmålet om de mulige effekter af udviklingen i aldersfordelingen i befolkningen frem mod 2030 vil blive behandlet i en selvstændig notits.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

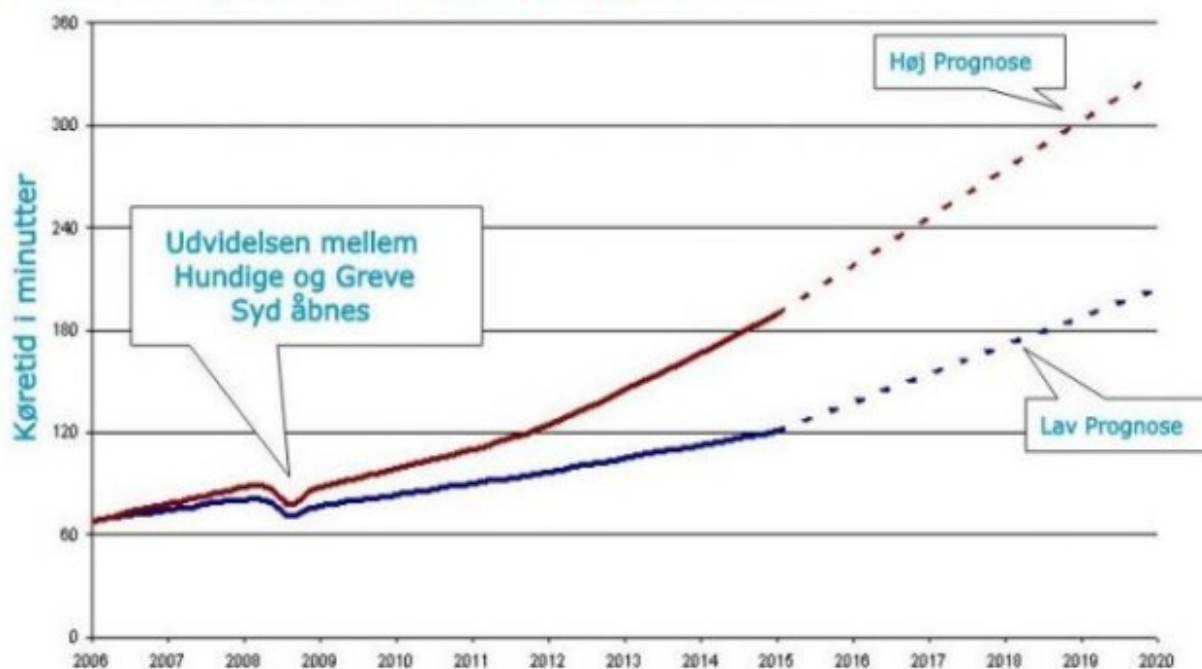
Illustration: Infrastrukturkommissionen

Formanden for Infrastrukturkommissionen holdt oplæg ved møder, hvor det malende blev beskrevet og illustreret, hvordan en biltur fra Næstved til København i morgenmyldretiden ville tage mellem 3,4 og 5,4 timer i 2020, hvis man ikke udbyggede vejene yderligere. Her en illustration fra et foredrag:

## Rejsetid... et eksempel



### Næstved - København i morgenmyldretiden



Med udgangspunkt i sådanne prognoser kan man lave en beregning over, hvor meget tid bilisterne så bruger på en strækning i et givet år. Beregningen nedenfor er endnu et eksempel.

Man sammenligner prognosens tidsforbrug omregnet til kørselshastighed med den højest tilladte hastighed på strækningen. Så udregnes, hvor mange timer der så bruges ekstra i forhold til den højest tilladte hastighed. Dernæst sætter man pris på tiden efter denne "prisseddel". Da man i beregningen er "forsinket", er det den høje takst for "forsinkelsestid", der anvendes. Dette uanset at de fleste bilister for længst havde ændret adfærd. Sjovt nok er taksten for "andet" den samme som for "bolig-arb": Hvis man kører en tur for at få tiden til at gå, så takseres en time som et samfundsøkonomisk tab til 134 kroner i timen. Det allerreste bilkørsel er iøvrigt fritids-, ærinde- eller indkøbskørsel.

<b>Enhedsomkostning tid - biler</b>	<b>kr./time pr. person</b>
<i>Køretid</i>	
Bolig-arb	90
Erhverv	427
Andet	90
<i>Forsinkelsestid</i>	
Bolig-arb	134
Erhverv	641
Andet	134

Illustration: Vejdirektoratet

Man laver herefter en beregning, hvor udgiften til vejen er en omkostning, men hvor "indtægterne" primært består af den postulerede sparede tid ved bygning af vejen.

Herunder er et eksempel på, hvordan et regnestykke kan se ud. Bemærk at den postulerede tidsgevinst under posten "Brugereffekter" er den absolut største "indtægtspost" med 27.462 millioner. Bemærk også, at posten "Afgiftskonsekvenser" er så stor som 8.535 millioner. Det er afgifter på de ekstra biler og det ekstra energiforbrug som vejen fører med sig. Tid og flere afgifter er det bærende. Alle målsætninger i 2009-aftalen om at spare på energien, styrke den kollektive trafik, reducere miljøbelastningen og reducere CO2-udslippet har ingen indflydelse på de anvendte beregninger.

Ødelæggelse af naturværdier er også uden betydning i regnestykket. Regnestykket afsluttes bl.a. med beregning af såkaldt "Intern rente". I en tid med lave renter kan ubefæstede sjæle tro, at det er rigtige penge, som investeringen kaster af sig.

At bilister tænker sig om og vælger andre transportformer eller tidspunkter at køre på, indgår ikke i beregningerne. Det ville ødelægge hele regnestykket og fjerne fordelene ved vejanlægget.

### Nettonutidsværdi, år 2016 i prisniveau 2016

mio. DKK	Korridor A
<b>Anlægsomkostninger:</b>	<b>-11.122</b>
Anlægsomkostninger	-13.302
Restværdi	2.180
<b>Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:</b>	<b>-1.626</b>
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-1.088
Indtægter fra brugerbetaling, vej	-538
<b>Brugereffekter:</b>	<b>27.462</b>
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	29.471
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	-2.330
<b>Brugerbetalning, vej:</b>	<b>321</b>
<b>Øvrige konsekvenser:</b>	<b>10.645</b>
Afgiftskonsekvenser	8.535
Arbejdsudbudsforvridning	-1.279
Arbejdsudbudsgevinst	3.389
<b>I alt nettonutidsværdi (NNV)</b>	<b>25.359</b>
<b>Intern rente</b>	<b>9,0%</b>
<b>Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*</b>	<b>6,0</b>

Illustration: Vejdirektoratet

I Danmark beregnes trængsel ved at sammenligne med en situation, hvor man kører med højest tilladte hastighed på motorveje og som eneste bil på andre vejtyper. Alle "tidstab" omregnes til penge efter meget høje takster for "trængselstid".

Det er en beregningsmetode, som trafikekspertene i OECD/ECMT ved en studietur til Paris med Trængselskommissionen afviste som miljømæssigt, arealmæssigt og økonomisk uansvarlig.

### "Løsninger" har skabt flere problemer

Der, hvor der er mest pres på vejene, er primært, hvor man har udvidet indfaldsvejene mod og i Storkøbenhavn voldsomt. Delstrækning for delstrækning er udvidet under henvisning til mulig tidsbesparelse på strækningen.

At udbygningen forstærkede alle former for belastninger længere inde mod og i Storkøbenhavn indgik ikke i overvejelserne, men bilisters "tidstab" blev senere brugt til at kræve yderligere vejudvidelser.

Nu sidder vi med et voldsomt vejsystem og et forsømt kollektivt trafiksystem. Tænk, hvis man fik den kætterske tanke at søge at få transporteret langt flere folk til og fra byen, uden at de skulle have bilen med.

Hvis vi for eksempel kigger på de personbiler, der kører ind over bygrænsen til København i "spidstimen" ad Lyngbyvejen, er det kun omkring 3100 biler med 3255 personer. Som følge af den førte trafikpolitik er vi nu nede på 1,05 person pr. bil i pendlertrafikken. Til sammenligning kan der sidde omkring 800 personer i et S-tog.

## Biler fylder alt for meget i forhold til, hvor få personer de transporterer

En central faktor i by- og trafikplanlægningen er, hvordan man bruger pladsen i by og på land. Her en illustration, der viser, at bilen er det transportmiddel, der er mest arealkrævende pr. transporteret person. Både individuel trafik på cykel og til fods kan transportere væsentlig flere personer pr. time på samme plads, mens det er banesystemerne der kan transportere flest personer i den kollektive trafik.

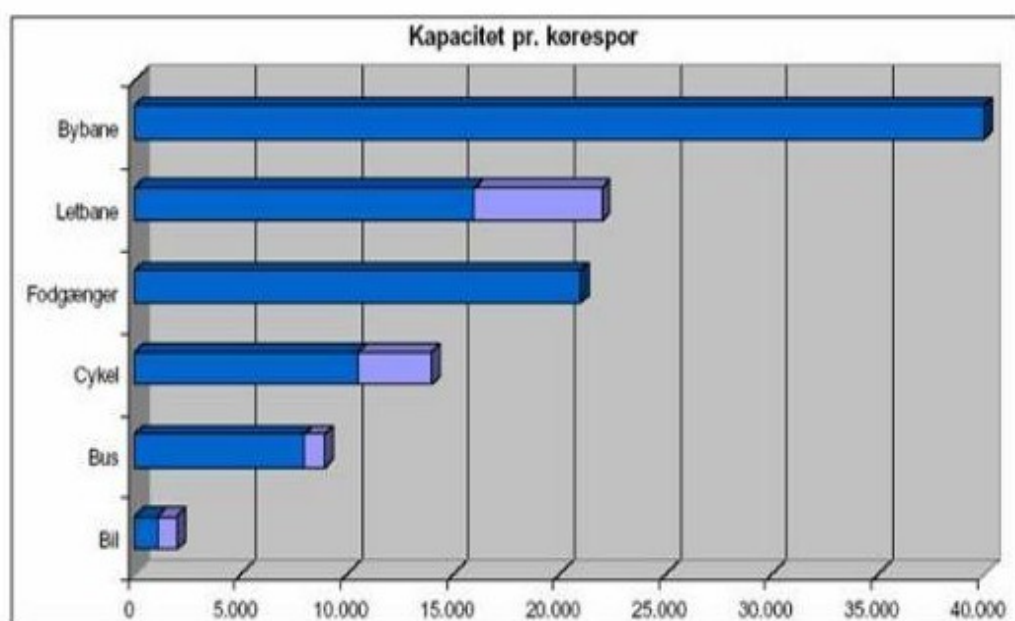


Illustration: kilde: Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark. DTU.

## Hver sparet biltur giver energi- og miljøgevinst

Der er derudover det særlige ved transport, at for hver person, der lader bilen stå og i stedet bruger ledig kapacitet i den kollektive transport, cykler eller går, er al energien til kørsel i bilen sparet. Også forureningen undgås.

Hvis man derimod dropper at benytte cykel, tog, bus og bruger bil i stedet, er hele bilens energiforbrug et *ekstra* energiforbrug. Dette "hængeskilt" fra energiforsyningskrisen i 1972-73, opsat i busser og tog, skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.

**Tak fordi du  
lod bilen stå.**

**Så er den benzin  
sparet.**



**Spar på  
energien**

Handelsministeriets Energi-Spareudvalg

Illustration: Handelsministeriets Energi-Spareudvalg