

Transportpolitik på kollisionskurs med miljø, klima og lighed

Som bilist i Danmark er man meget privilegeret. Man har et ekstremt højt serviceniveau på vejene. Der tales meget om trængsel, men det er ingenting sammenlignet med andre lande, men alligevel bruges argumentet konstant som baggrund for krav om flere veje. De steder, hvor bilister må nedsætte farten er primært på indfaldsvejene mod København, og her vil vejudvidelser kun gøre ondt værre, idet større vejkapacitet giver mere biltrafik og større bybelastning. De der lider mest under bilskabte forsinkelser er buspassagererne, som kommer mange gange langsommere frem end bilister. Derfor er der brug for trafikbegrænsende foranstaltninger også for at reducere CO₂-udslippet og efterleve grænseværdierne for luftforureningen.

Der har været afgiftsstop på benzinen siden 2002, og afgiften er kun 41 øre højere pr. liter, end den var i 1989. Det norske Finansdepartement har beregnet, at den danske benzinpris, sammenholdt med arbejdslønnen, er den laveste i Europa. I Danmark kan man få 8 gange så meget benzin for en timeløn end i Polen. Hvis den danske benzinafgift var reguleret så benzinprisen fulgte prisen på den kollektive trafik siden 1980, skulle benzinprisen i dag være ca. 28 kr. pr. liter. Den ligger på omkring 10 kr. pr. liter.

Lavere beskatning på biler

Danmark har heldigvis en registreringsafgift, som har resulteret i, at vi har en mindre bilpark end mange andre lande. Billobbyen i Danmark og bilfabrikkernes europæiske sammenslutning ACEA har gennem årtier hetzet mod afgiften og tilmed overdrevet dens størrelse. Den er på 105 % for biler på hvide plader hvis importpris plus moms er op til 79.000 kr. Kun beløb derover beskattes med 180 %. Billobbyen nævner normalt kun de 180 %. Mindre biler er derfor lempelig beskattet og der er tilmed en masse fradrag i registreringsafgiften for airbags m.v. Der er gennem de seneste 20 år sket en kraftig reduktion af bilbeskatningen, og en stor del af danskerne er blevet rigere. Derfor er biltallet steget kraftigt – de seneste 10 år med 285.000.

Desværre er der i det trafikforlig, der blev indgået den 29. januar i år, en aftale om at reducere registreringsafgiften i forbindelse med, at der indføres en form for roadpricing. Forligspartierne er desværre faldet for bilbranchens og regeringens krav om, at der ikke må komme flere penge ind til samfundet ved afgiftsændringer. Miljømæssigt og socialt set er det helt galt, idet billigere biler vil få bilsalget til at stige og de mange ekstra biler vil erstatte cykler og brug af kollektive trafikmidler. Derved forstærkes miljøproblemerne, og et dagligliv uden bil gøres endnu sværere, idet kundegrundlaget svinder ind. En smule kørselsafgift, fortsat afgiftsstop for benzinen og billigere biler får ikke bilister til at ændre vaner, specielt ikke når trafikforliget tilmed betyder en yderligere forøgelse af serviceniveauet på vejene.

Højt serviceniveau for biltrafik

Det høje serviceniveau for biltrafikken gælder hele landet. Som ikke-bilist er man ofte ilde stedt, hvis man ikke har mål indenfor cykelafstand eller bor nær god banebetjening. Busnettet er i mange dele af landet så udtyndet og med så sparsom drift, at mange presses til at bruge bil. De billøse lades i stikken. Mens vejnettet betragtes som ren public service aktivitet, er den kollektive trafik i stort omfang underkastet benhårde økonomiske krav. Veje udbygges, blot der kan spares lidt tid, og det figurerer som en kontant samfundsnytte, mens buspassagerernes tid er værdiløs når spareplanerne år efter år over det ganske land betyder, at buslinier skæres væk, og kørslen reduceres på de resterende linier.

Transportrådet nedlagt

Trafikpolitikken i Danmark er styret af magtfulde lobbyinteresser. Bil- og vejbranchen har sammen med vognmænd og Dansk Industri det store ord at skulle have sagt. Den meget omtalte Infrastrukturkommission havde en overvægt af medlemmer, der repræsenterede vej- og billobbyen. Den eneste repræsentant fra miljøside var Gunver Bennekou fra Danmarks Naturfredningsforening, der da også måtte undsige kommissionens anbefalinger.

Der mangler i stort omfang uafhængige instanser på trafikområdet. Da Anders Fog Rasmussen overtog regeringsmagten blev det uafhængige Transportråd nedlagt året efter.

"Der er ikke i Danmark tradition for at have en samlet politisk strategi for og planlægning af transportsektoren. Dette til trods for transportsektorens store samfundsmæssige betydning og de åbenlyse afhængigheder mellem de forskellige transportformer".

Kilde: Rapporten: "Dansk Transportpolitik - en oversigt" Transportrådet 1993.

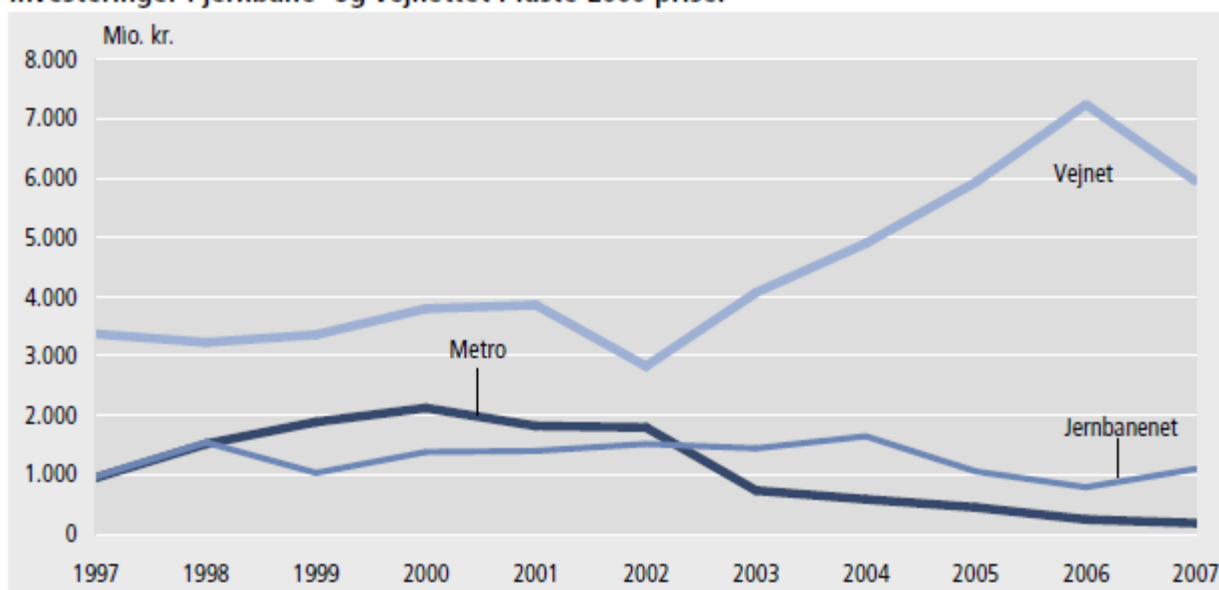
Transportrådet blev i sin tid oprettet bl.a. for at analysere forskellige muligheder for at løse transportopgaverne. Det ville regeringen ikke have i fremtiden.

Transportrådet havde gennem sit korte liv på kun 10 år fremsendt mindst en hyldemeter sobre analyser og arrangeret et væld af saglige konferencer og høringer. Den uafhængige stemme blev stoppet i 2002. Nu kunne Vejdirektoratet og Transportministeriet igen slappe af.

Der investeres i vejnet

Oversigter over investeringer viser tydeligt, at der satses meget på vejnettet. Det er primært *udvidelser* af vejnettet, der er tale om. Fra 1998 til 2008 blev nettet af motorveje og motortrafikveje udvidet med 330 kilometer. Banenettet blev i samme tidsrum reduceret med ca. 100 km. Fra 2006 er der sket en vis reduktion af vejinvesteringerne, men de ligger stadig på et meget højt niveau. Fra 2006 er man så småt begyndt på en tiltrængt genopretning af banenettet. Om det seneste trafikforlig senere.

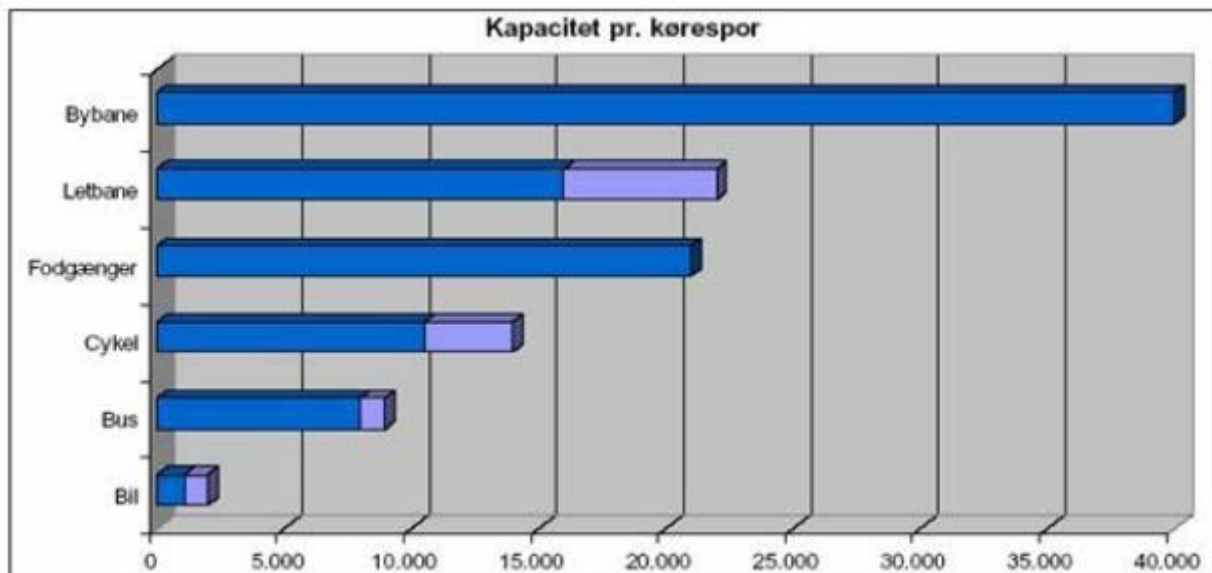
Investeringer i jernbane- og vejnettet i faste 2000-priser



Kilde: Nøgletal for transport 2008. Transportministeriet og Danmarks Statistik

Transport er nødvendigt i et eller andet omfang, men der er store forskelle mellem transportformerne i relation til pladsforbrug, sikkerhedsniveau, miljøbelastning og social tilgængelighed .

Forskellige transportformer har vidt forskellig kapacitet. Det ses i figuren nedenfor, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time. Hvilke transportmidler, der sættes i front i trafikpolitikken, har derfor afgørende betydning for vore byer og landskaber.



Kilde: EU og Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark , CTT-DTU: Otto Anker Nielsen, Alex Landex, Jens Rorbech
De forskellige farver for letbane, cykel, bus og bil i tabellen refererer til forskellige anlægs/systemløsninger

Banenettet halveret

I Danmark har der været talt meget om miljø og satsning på kollektive transportmidler, men realiteten er, at Danmark lige siden 2. verdenskrig stort set har satset på biltrafik. Banenettet er blevet halveret, sporvejssystemer nedlagt, busnettet skåret voldsomt ned og vejnettet udbygget enormt. Danmark har nu formentlig verdens mest udbyggede vejnet set i forhold til trafikmængde, størrelse og befolkning. Vejnettet er nu så stort og udbygget, at selv den tidligere vejdirektør gennem 25 år Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur, udtalte til tidsskriftet Ingeniøren (6.10.2006) ”Nu har vi veje nok. 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”. Desværre taler han nu for døde øren.

Vejdirektoratet har altid været parat med en liste over nye vejønsker når der kom en ny minister. Den ene minister efter den anden nappede hele listen, som Per Milner stolt fremhæver i artiklen. ”De blev bygget efter en knivskarp costbenefit-analyse. Alle projekter kom ind i vores store prioriteringsmodel 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”.

Samfundsnytte eller ressourcspild

Samfundsnytte var i disse modelberegninger primært tidsbesparelser, prissat med høj timepris, for bilister på den vejstrækning, som man ønskede bygget. At konsekvenserne af de nye veje var at folk blev suget ud af den kollektive trafik, naturen blev ødelagt og at vore byer blev overfyldt af biler indgik ikke i beregningerne.

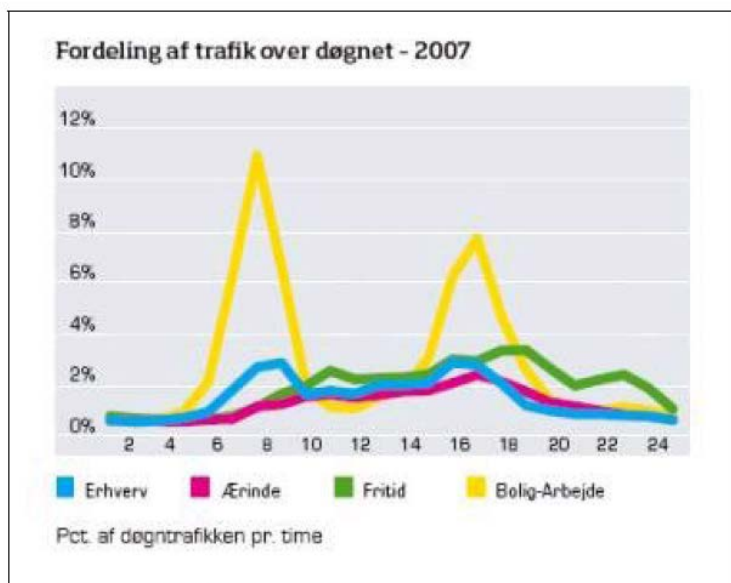
Alle de store indfaldsveje til København, som dagligt belaster byen med store trafikmængder, blev således bygget på grundlag af sådanne snævre analyser. De senere år er analysemetoderne ændret en smule, men ikke grundlæggende. Det er stadig primært tidsgevinsten for biler, der er afgørende. Nu er det dog besluttet at udarbejde en såkaldt "landstrafikmodel, men det har lange udsigter og med en uhyre magtfuld bil- og vejlobby kan man frygte for resultatet.

Vejdirektoratets og den danske vejlobbys enorme magt er bl.a. baggrunden for at 61 % af alle personture til og fra København/Frederiksberg foregår i bil. Kun 31 % af turene er med kollektive transportmidler, 7 % med cykel og 1 % til fods.

Jeg kan ikke komme i tanke om nogen anden sektor i samfundet, hvor serviceudbuddet og resourcespildet er så voldsomt, som indenfor vejtransportområdet. Skoler, hospitaler og plejehjem udnyttes kraftigt i mange timer eller hele døgnet. Ingen hospitalsdirektør turde anmode om et ekstra hospital, hvis det eksisterende hospital kun blev brugt sporadisk og kun korte tidsrum hver dagen.

På vejsiden udnyttes de brede motorveje kun morgen og eftermiddag og de køretøjer, der da fylder op på vejene er stort set tomme. Gennemsnitsbelægningen i myldretiden på indfaldsvejene til København er nu nede på 1,05 person pr. bil.

Som det kan ses af denne tabel over den motoriserede vejtrafik opdelt på formål er det i overvejende grad bilpendlere, der fylder vejene op i myldretiden. Hvis pendlingen i højere grad foregik med kollektive transportmidler var der derfor mere end rigeligt med plads til anden trafik.



Kilde: Infrastrukturkommissionen

Alligevel laver man konstant prognoser med fremskrivninger af biltrafikmængden og foreslår vejudvidelser under henvisning til trængsel, hvis blot hastigheden må nedsættes kortvarigt med 3-5 km/t. Dette til trods for at kollektive trafikmidler kan løse transportopgaverne langt mere effektivt og miljøvenligt.

Udbygning eller genopretning

Til trods for mere og mere snak om miljø og klima er der planer om store udvidelser af indfaldsvejene til København. En af de mest fortvivlende er beslutningen om at bygge en motorvej til Frederikssund. Den vil banke igennem et naturskønt område, belaste Københavnsområdet med endnu flere biler og den forventes årligt at suge 100.000 passagerer ud af S-toget til Frederikssund.

Dertil kommer at S-toget vil have overordentlig svært ved at tiltrække nye passagerer, hvis der bygges en motorvej gennem det åbne landskab parallelt med banen.

At veje skal vedligeholdes er klart. Det er meget synligt med huller i vejene, og op til hver finanslovsforhandling kommer der pressehistorier om nedslidte statsveje. Det giver altid bonus i form af bevillinger til statsvejnettet. Vedligeholdelse af det (alt for) store vejnet og de mange vejbroer udgør en stor samfundsbelastning. For kommunerne er det ofte svært at finde pengene.

For banetrafikken er det ikke så ligetil at få penge til vedligeholdelse. Det har udmøntet sig i et gevaldigt efterslæb, som dog nu i det seneste trafikforlig ser ud til at blive indhentet i løbet af en meget lang årrække. Det betyder dog kun, at baneanlæg kommer op på en standard, som allerede nu burde være en selvfølge i et rigt land som Danmark. Der kommer kun en enkelt ny banestrækning fra København til Ringsted.

Trafikforliget, der forunderligt nok, omfatter alle folketingets partier bortset fra Enhedslisten, blev beskrevet som grønt af nogle, men det er værd at bemærke, at stort set alle beløb på vejsiden er til udbygning af det i forvejen store vejnet, mens det allermeste på banesiden var til genopretning. Derfor er opgørelse af pengeforbrug til henholdsvis baner og veje ikke udtryk for at nu satses der på banen.

Banerne genoprettes så nogenlunde, men den kollektive trafik kommer slet ikke op på et serviceniveau, der tilnærmelsesvis nærmer sig vejnettets kvalitet. Bustrafikken er således praktisk taget ikke omfattet af forliget og kan derfor uanfægtet fortsætte sin nedadgående spiral. Der er således ikke sikret noget sammenhængende kollektivt trafiksystem.

Kbh. den 24. maj 2009

Ivan Lund Pedersen, Jurist.

Har igennem 30 år i fritiden beskæftiget mig med trafikpolitik i forskellige sammenhænge.

Nu aktiv i Rådet for Bæredygtig trafik og NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N

Mere om emnet:

www.baeredygtigtrafik.dk
<http://www.noah.dk/trafik/>
www.trafikbogen.dk