

Fremtidens infrastruktur

I det følgende præsenteres Radikale Venstres bud på prioriteringer forud for forhandlingerne om en investeringsplan for Danmarks trafikinfrastruktur frem til 2030.

Infrastrukturen er grundlaget for vores velstand og velfærd. Vi er dybt afhængige af en høj mobilitet af personer og varer. Derfor er vi også afhængige af at have en bæredygtig infrastruktur, som ikke bryder sammen på grund af trængsel, CO2 eller høje oliepriser.

Danmarks infrastruktur er imidlertid under hårdt pres. Den stigende privatbilisme skaber trængsel på vejene og har alvorlige konsekvenser for vores sundhed, miljøet og klimaet. Samtidig er det kollektive trafiksystem upålideligt og ineffektivt.

Med udsigt til at transportbehovet vokser yderligere 70 pct. frem mod 2030¹, er der brug for, at infrastrukturen reformeres, hvis Danmark i fremtiden skal sikres høj mobilitet, et rent miljø og løse klimaudfordringen.

Fakta om transport

- Privatbilismen stiger hvert år og udgjorde 73 pct. af al persontransport i 2006.²
- Trængslen på vejene medførte et årligt samfundsøkonomisk tab på 5,7 mia. kr. alene i Hovedstadsområdet i 2002.³
- Siden 1990 er udledningen af CO2 fra transporten steget 32 pct. Transportens andel af den samlede CO2-udledning udgjorde 31 pct. i 2007.⁴
- Danmark overskrider EU's grænseværdier for luftkvalitet, især hvad angår partikler og kvælstofoxider fra transporten.⁵
- Partikler forårsager hvert år 3.400 for tidlige dødsfald i Danmark.⁶
- I 2007 steg antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken til hhv. 406 og 6.658, og foreløbige tal peger på, at antallet af dræbte stiger igen i 2008.⁷

I januar 2008 fremlagde Infrastrukturkommissionen en række bud på, hvordan Danmarks infrastruktur kan forbedres frem mod 2030. På baggrund heraf skal Folketingets

¹ Infrastrukturkommissionen (2008): Danmarks Transportinfrastruktur 2030, Sammenfatning, Betænkning 1493.

² Danmarks Statistik.

³ COWI & CTT (2004): Projekt Trængsel - Hovedrapport, Trafikministeriet.

⁴ Energistyrelsen (2008): Energistatistik 2007.

⁵ CASA (2008): Grøn indikatorrapport – en kritisk rapport om miljøindikatorer.

⁶ Trafikministeriet (2003): Partikelredegørelse.

⁷ Vejdirektoratet.

trafikforligskreds i efteråret 2008 fastlægge en investeringsplan for Danmarks trafikinfrastruktur frem til 2030.

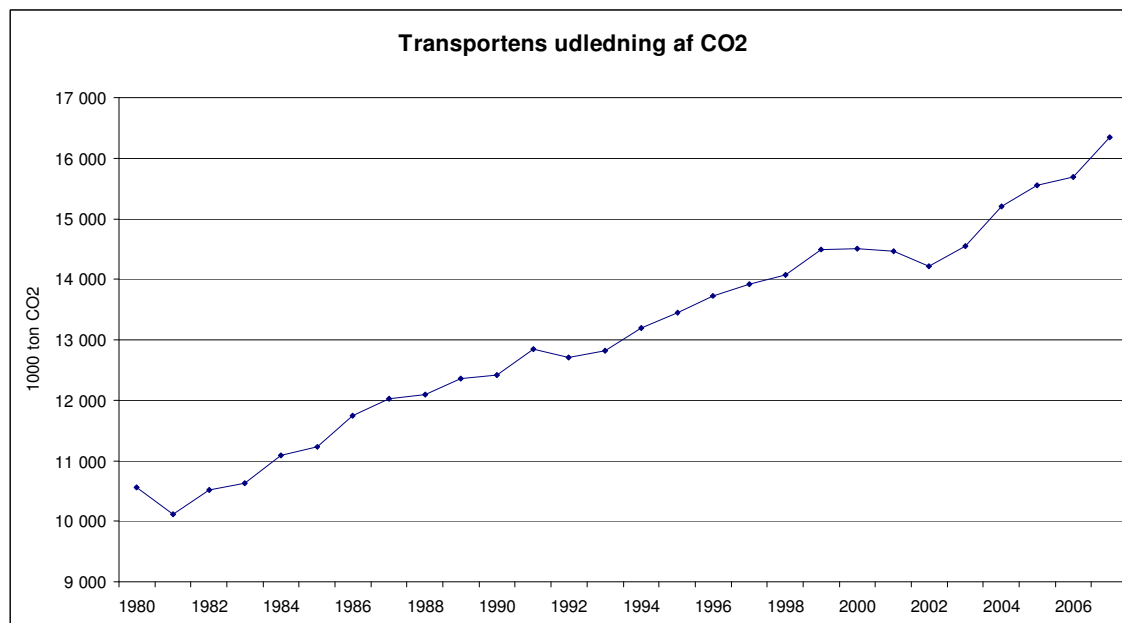
Vision: Mobilitet og bæredygtighed

Radikale Venstres vision for investeringsplanen er at sikre en høj mobilitet og en bæredygtig trafik i Danmark. Det *kan* lade sig gøre at indrette et transportsystem, der er både effektivt og bæredygtigt. Men det kræver reformer.

Siden valget i november 2007 har Radikale Venstre gang på gang efterlyst to principbeslutninger i Folketinget. For det første at jernbanenettet elektrificeres, så det kollektive trafiksystem på sigt bliver meget mere effektivt og miljøvenligt. For det andet at der indføres kørselsafhængige vejafgifter, der ved hjælp af GPS teknologi regulerer biltrafikken, der hvor der er mest trængsel. Principbeslutningerne er nøglen til at sikre den nødvendige mobilitet og bæredygtighed i Danmark, og disse bærer vi naturligvis med til forhandlingerne.

Målsætning: Minimum 25 pct. mindre CO2 inden 2030

Udledningen af CO2 fra transportsektoren er et stort problem i klimaproblematikken. For Danmarks vedkommende er det som minimum nødvendigt at reducere CO2-udledningen fra transportsektoren med 25 pct. i 2030 i forhold til 1988. Det pejlemærke satte regeringen i 2002⁸, men siden er CO2-udledningen fra transporten løbet løbsk, jævnfør figur 1.



Figur 1. CO2-udledning fra transportsektoren 1980-2007. Kilde: Energistyrelsen (2008).

⁸ Miljøministeriet (2007): Grønt Ansvar. Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling.

Udledningen er steget 35 pct. siden 1988, således at vi frem mod 2030 nu samlet skal reducere udledningen 45 pct. i forhold til 2007. Målsætningen er en tvingende nødvendighed, hvis transportsektoren skal bidrage til at løse klimaproblemet, og den er realistisk, hvis den følges op af effektive virkemidler. Forfølger vi en besparelse på CO₂-udledningen, kan vi samtidig rette op på de andre problemer i det nuværende transportsystem såsom luftforurening og trængsel.

Transportmidlernes hierarki

Hvis målsætningen er at udlede mindre CO₂ fra transportsektoren, kan der med fornuft opstilles følgende hierarki for transportmidler:

1. Cykel
2. Tog
3. Bus
4. Bil

Cyklen er altid at foretrække, fordi den hverken udleder CO₂ eller partikler. Den er især velegnet i byerne, men på længere strækninger er motoriserede køretøjer ofte nødvendige. Her er toget mest brændstoføkonomisk og kan køre på el fra vedvarende energi. Buslinjer bør etableres, hvor der er nok passagerer til at det er miljømæssigt forsvarligt, samt hvor samfundet har en forpligtelse til at sørge for en vis basismobilitet.

Bilen er den største miljøsynder, og bør kun anvendes i tilfælde, hvor transportbehovet geografisk eller tidsmæssigt ikke med rimelighed kan tilfredsstilles med de andre transportmidler. Men hvad så med trængslen? Har vi ikke brug for alle transportmidler, hvis vi skal imødekomme den?

Et opgør med ”flere og bredere veje”

Det er en udbredt misforståelse, at trængselsproblemer kan løses ved at bygge flere og bredere veje. Den internationale forskning peger på, at hvis man udvider vejene, der hvor trængselen er størst, så risikerer man at gøre problemet endnu værre. Al erfaring viser, at når vejkapaciteten udbygges, så øges trafikken, blandt andet fordi folk går væk fra den kollektive trafik og fordi radius for vejpendlingen udvides.⁹ Derimod peger forskningen på, at afgifter på kørsel er det eneste effektive virkemiddel til at løse trængselsproblemerne, fordi efterspørgslen efter vejkapacitet langt overstiger udbuddet i storbyområder.

⁹ Teknologirådet (2008): Fremtidens infrastruktur. Oplæg 11 af Per Homann Jespersen: Det sammenhængende trafiksystem – en strategi for Danmarks fremtidige infrastrukturinvesteringer.

Eksempel: Asfalt i Los Angeles.

Los Angeles er et eksempel på, at vejudbygning skaber mere trafik. I Los Angeles har man gennem mere end 50 år satset på personbilen og udbygget vejnettet, hvor trængselen har været størst. Resultatet er, at trafikantlæg beslaglægger omkring 50 pct. af arealet i de centrale bydele. Samtidig er Los Angeles den storby i USA med de største trængselsproblemer.¹⁰

Det er en gåde, hvorfor denne internationale anerkendte trafikforskning er gået henover hovedet på Infrastrukturkommissionen. Der har været en stor berøringsangst i dansk politik for at regulere bilismen, hvilket har været fatalt for klima, miljø og sundhed, og været en bjørnetjeneste for bilisterne. Bilisterne vil være meget bedre tjent med et effektivt reguleret transportsystem.

Det betyder ikke, at man skal lade være med at bygge veje, men at man nøje i hvert enkelt tilfælde skal se på, om et vejbyggeri har fornuftige alternativer, som i mindre grad står i modsætning til langsigtede mål om bæredygtighed. Herudover skal der tages regionale udviklingshensyn til de områder, hvor transportbehovet ofte ikke med rimelighed kan tilfredsstilles med andre transportmidler end bilen.

Virkemidler

Der er således behov for at prioritere cyklisme og det kollektive trafiksystem langt højere, hvis fremtidens infrastruktur skal sikre os mobilitet og bæredygtighed. Derfor foreslår vi følgende virkemidler.

1. Gør det attraktivt at cykle

Vi har foreslået 11 konkrete initiativer, der skal skabe bedre vilkår for cyklisterne. Fx skal den årlige cykelpulje, som regeringen afskaffede i 2001, genoprettes, og de større byer skal gøres til cykelbyer. Det skal ske ved, at kommunen udarbejder en cykelhandlingsplan for byen med planer for cykelstier og -ruter, cykelvenlig lysregulering, særlige gader for cykler mv. Desuden skal forholdene for kombineret brug af kollektiv trafik og cyklisme også forbedres markant.

2. Gør toget til pendlernes førstevalg

Toget skal være pendlernes førstevalg. Jernbanen skal genoprettes med henblik på at øge rettidigheden og forbedre kvaliteten. Nye skinner skal prioriteres meget højt for at sikre en fornøden kapacitet til og fra de større byer og mellem de større byer. På sigt skal alle jernbanestrækninger elektrificeres. I dag er kun 31 pct. af jernbanestrækningerne elektrificeret, hvilket er blandt det dårligste i Europa, og det giver os farligere forurening i byerne og langsommere tog sammenlignet med resten af Europa.¹¹

¹⁰ Teknologirådet (2008): Fremtidens infrastruktur. Oplæg 11 af Per Homann Jespersen: Det sammenhængende trafiksystem – en strategi for Danmarks fremtidige infrastrukturinvesteringer.

¹¹ Alex Landex, DTU.

Jernbanen skal effektivt binde hele Danmark sammen - også med udlandet. På hovedlinjerne skal der dimensioneres nye skinner, så de kan tage højhastighedstog (min. 250 km/timen som de svenske X2000-tog), og der skal etableres højhastighedstog til Hamburg og Berlin. På sigt etableres evt. en ny højhastighedsline København-Samsø-Århus/Horsens, evt. med en biltogsoption, hvis det findes økonomisk og miljømæssigt ansvarligt.

Desuden skal jernbaneadgangen til havnene forbedres, så togdriften kan blive mere effektiv, og så der kan flyttes langt mere gods fra lastbiler til jernbane og søfart. Det kræver investeringer i infrastrukturen i havne som f.eks. Hirtshals Havn, Esbjerg Havn og Fredericia Havn.

3. Busser og letbaner skal være et effektivt bindeled

Rammerne for busdrift skal lattes således, at den onde cirkel bliver til en god cirkel. Der skal investeres i busdriftens kvalitet, og prisstrukturen skal revurderes. Desuden skal fremkommeligheden for busser understøttes med bl.a. busbaner og busser i nødspor på motorveje. Endelig etableres letbaner i større byer – i første omgang i København og Århus.

4. Miljøvenlig bilkørsel

Prisen for transporten bør afspejle dens miljøbelastning, således at vi alle motiveres til at vælge den mindst miljøbelastende transportform. Danmark har en af verdens højeste bilbeskatninger, men vi bruger beskatningen forkert. Vi beskatter anskaffelsen af bilen, men ikke anvendelsen af bilen. Men bilens bidrag til trængsel samt belastning af miljø, klima og sundhed er næsten udelukkende en konsekvens af anvendelsen af bilen.

Vi foreslår kørselsafhængige vejafgifter, hvor det er de kørte kilometer der beskattes, og hvor det bliver muligt at indføre ekstraafgifter i områder med stærk trængsel, så trafikken lattes. Til gengæld ønsker vi registreringsafgiften sænket på de energieffektive biler, så det kan betale sig for familier og erhvervsliv at køre klimavenligt. Vi har allerede foreslået en afgiftsabat på hybridbiler. El- og brintdrevne biler skal fortsat friholdes for registreringsafgift. Afgiftsomlægningen kan samlet være provenuneutral.

En omlægning fra registreringsafgifter til kørselsafhængige vejafgifter vil kunne reducere bilkørslen med ca. 10 pct., og efterhånden som bilparken bliver udskiftet fås en reduktion i CO₂-udslippet, der er endnu større.¹²

5. Intelligente transportsystemer skal udbredes

Intelligente transportsystemer (ITS) skal gøres til en integreret del af det danske trafiksystem. ITS dækker over nye systemer og teknologisk udstyr, der er med til at gøre trafikken mere effektiv, miljøvenlig og sikker.

Et eksempel er det såkaldte "e-call-system", hvor biler automatisk foretager nødopkald til en alarmcentral, hvis en airbag udløses. Alarmcentralen får via GPS teknologi oplysninger om ulykkestedet, således at hjælpen kan nå hurtigt frem. Allerede nu kører der biler rundt i Danmark, der kan foretage disse opkald, men opkaldene kan ikke modtages i Danmark. Hvis

¹² Per Homann Jespersen (2007): Omlægning af bilafgifter, Samfundsøkonomen 2. maj 2007.

der afsættes midler til at implementere e-call-systemer på de danske vagtcentraler, kan der hvert år reddes mange menneskeliv i trafikken.

Et andet eksempel er, at GPS teknologien gør det muligt at opkræve vejafgifter afhængigt af hvor og hvornår man benytter vejnettet, således at trængslen reguleres, hvor den er størst. Der er behov for at afprøve og tilpasse teknologien i storskala-forsøg, hvis den efterfølgende skal kunne implementeres i hele landet.

Radikale Venstre vil...

1. Gøre det attraktivt at cykle
2. Gøre toget til pendlernes førstevalg
3. Skabe bedre rammer for busser og letbaner
4. Sikre en mere miljøvenlig bilkørsel via afgiftsoplægning
5. Udbrede ITS