



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Transportpolitikken sidder fast i bilkøen

Christensen, Toke Haunstrup Bach

Published in:

Nyt Fokus - fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling

Publication date:
2022

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Christensen, T. H. B. (2022). Transportpolitikken sidder fast i bilkøen. *Nyt Fokus - fra økonomisk vækst til bæredygtig udvikling*, 20, 13-15. <http://www.nytfokus.nu/nummer-20/transportpolitikken-sidder-fast-i-bilkoen/>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Transportpolitikken sidder fast i bilkøen

En bæredygtig omstilling kræver et opgør med den hidtidige transportpolitik, hvor privatbilen er omdrejningspunktet for persontrafikken. Sommerens store trafik-aftale, Infrastrukturplan 2035, er desværre ikke et sådant opgør. Denne artikel foreslår og diskuterer principper for en bæredygtig transportpolitik.

Af Toke Haunstrup

I juni 2021 indgik S-regeringen en aftale med et flertal af Folketingets partier om investeringer i infrastrukturen frem til 2035. Aftalen er omfattende og vil få blivende betydning for transportens udvikling mange år fremover. Desværre griber den ikke om nældens rod, når det kommer til at sikre en bæredygtig omstilling af transporten i Danmark, men forlænger den hidtidige transportpolitik. Hvis vi skal nå landets klimamål, må der gøres op med en politik, der skaber fortsat vækst i især biltrafikken.

Elbiler gør det ikke alene

Skiftende regeringer har ellers over det sidste årti sat forskellige mål for at standse væksten i transportens CO₂-udledning.

Første gang med aftalen "En grøn transportpolitik", som VK-regeringen indgik i 2009, og senere med bl.a. "Aftalen om Togfonden" under SRSF-regeringen i 2014. Men trods gode viljer og de seneste års intense debat om klima, er det ikke lykkedes at reducere udledningen fra transport. Samlet set, jf. Energistyrelsens Energistatistik 2019, udgør transport i dag ca. 45 pct. af Danmarks samlede CO₂-udledning fra energiforbrug – omtrent det dobbelte af udledningen fra danske produktionserhverv. Tre fjerdedele af denne udledning stammer fra vejtrafikken, og heraf ca. 58 pct. fra personbiler.

Det manglende fald i udledningen skyldes den fortsatte stigning i vejtrafikken. I 2019 kørte vi en fjerdedel flere km i bil end i 2010, og antallet af biler var steget med næsten en halv million. Når det trods alt alligevel er lykkedes at holde CO₂-udledningen nogenlunde konstant, trods flere kørte km, skyldes det, at nyregistrerede biler er blevet mere effektive. I 2009 kørte de i gennemsnit 19,7 km/l, mens det i 2019 var steget til 23,0 km/l. Hovedparten af stigningen fandt imidlertid sted allerede i årene 2010-2012, mens effektiviteten siden 2012 er steget med beskedne 0,7 km/l. De seneste par år ses der dog tegn på en ny stigning drevet frem af især elbiler og til dels plugin-hybrider.

Det er positivt at trenden mod øget effektivitet er genoptaget efter en længere periode med stilstand, men det får kun

◀ langsomt betydning for bilbestandens samlede CO₂-udledning. Danmarks Statistik vurderer, at 61 pct. af de biler, der kører på de danske veje i dag, stadig vil køre på vejene i 2030. Samme år, som Danmarks Klimalov har sat målet om en reduktion i drivhusgasser på 70 pct. Selv hvis vi forestillede os, at alle nye biler fra nu af er elbiler, og at de kører på 100 pct. vedvarende energi, så ville det kun medføre en reduktion i personbilernes udledning på ca. 40 pct. – forudsat at væksten i antal kørte km ikke fortsætter. Det er langt fra målet om 70 pct. – og i øvrigt et urealistisk scenarie. Elbilerne udgjorde i 2020 godt 4 pct. af de nye biler, så der er endnu langt op til 100 pct. Dertil kommer, at produktionen af elbiler og de vindmøller, solceller mv., der skal levere strømmen til dem, kræver ressourcer i form af metaller, sjældne jordarter og areal. Det er derfor ikke realistisk, at elbilen alene kan udgøre krumtap-pen i den bæredygtige omstilling af transportsektoren, og vi er nødt til at kigge i nye retninger.



Danmarks samlede CO₂-udledning fra energiforbrug – omtrent det dobbelte af udledningen fra danske produktionserhverv. Tre fjerdedele af denne udledning stammer fra vejtrafikken, og heraf ca. 58 pct. fra personbiler.

Transportpolitikken er synderen

Den bagvedliggende årsag til, at det ikke er lykkedes at nedbringe CO₂-udledningen fra transporten, er måden, vi laver transportpolitik på i Danmark. Infrastrukturplan 2035 bryder ikke med det eksisterende paradigme, men fortsætter i sporet mod høje CO₂-udledninger og højt ressourceforbrug fra vejtrafikken. Planen gør især ikke op med den primære kilde til transportens klimaproblem – den massive privatbilisme.

Med udgangspunkt i Infrastrukturplan 2035, vil jeg her give tre eksempler på, hvordan transportpolitikken spænder ben for klimainsatsen samt tegne konturerne af de principper, som en bæredygtig politik bør bygge på.

Ny bane kommer for sent

Et af de mest ambitiøse kollektive trafiktiltag i Infrastrukturplan 2035 er anlæggelsen af en ny, enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg til en anslået pris af 2,2 mia. kr. Isoleret set et visionært forslag, der kan fremme den kollektive trafik i det østjyske – hvis det altså ikke lige var, fordi den kommer for sent og derfor vil få en begrænset positiv klimaeffekt. Årsagen til det skal findes i den relativt nye Herningmotorvej, som banen i øvrigt vil løbe parallelt med. Trafikken mellem Silkeborg og Århus er siden motorvejens åbning i 2014 steget med hele 57 pct. Væksten er bl.a. drevet frem af, at motorvejen har gjort det muligt at bo i Midtjylland og samtidig pendle dagligt til arbejdet i Århus.

Beslutningen om at bygge Herningmotorvejen har medført en stor vækst i antal kørte km, energiforbrug og klimapåvirkning og illustrerer dermed, hvad der er galt i transportpolitikken. Takket være nye motorveje, og opgradering af eksisterende, køres der mere i bil. Infrastrukturplan 2035 gør ikke op med dette, men udbygger problemet med nye vejprojekter, f.eks. sidste etape af Kalundborgmotorvejen, Midtjyske Motorvej og udvidelsen af Østjyske motorvej.

Efter at Midtjylland er blevet pendlerområde for Aarhus,

vokser Silkeborg nu i næsten alle retninger med nye kvarterer. Dermed skabes en klimamæssigt negativ spiral. Mange af tilflytterne ville tidligere have boet i Århus, tættere på deres job eller uddannelse og med mulighed for at benytte cykel eller offentlig transport i hverdagen. I stedet bor de nu i det midtjyske i områder med dårlig kollektiv dækning, hvor bilen er den eneste praktiske løsning på at få ”hverdagen til at hænge sammen”.

Bilturen fra Silkeborg til Århus midtby tager en halv time, mens turen med regionaltoget over Skanderborg tager godt tre kvarter fra station til station. Den førte politik har med andre ord ikke kun gjort bilen langt mere attraktiv end toget, men har samtidig lagt grunden til øget byspredning, som gør det svært på et senere tidspunkt at vende udviklingen og mindske biltrafikken. Her vil en ny jernbane næppe gøre meget fra eller til.

En fremsynet og klimaorienteret politik havde valgt at

etablere den nye jernbane i stedet for en motorvej. Så kunne man eventuelt senere have anlagt motorvejen, hvis behovet stadig var der, og når omstillingen til elbiler havde fundet sted. Desværre ses det mange steder, at vejnettet opgraderes før den kollektive trafik. Det gælder hele det østjyske bybånd såvel som motorvejene på Fyn, Kalundborgmotorvejen og indfaldsvejene til det trængselsplagede København osv. Infrastrukturplan 2035 gør ikke op med denne unladelsessynd.

Hvad nu?

Men hvad nu i det østjyske, nu hvor Herningmotorvejen er bygget og skaden er sket? Svaret er ikke ligetil, men et bud på en klimaambitiøs politik, der reelt kan fremme en mere bæredygtig transport, kunne være at etablere en såkaldt BRT-løsning (Bus Rapid Transit) med højkvalitetsbusser med egne vejbaner.

Konkret kunne man inddrage to af sporene på Herningmotorvejen til BRT-busser, som kunne køre med høj frekvens mellem Århus og Silkeborg med afstikkere inden om byerne på vejen. En sådan løsning ville være hurtig at realisere, billigere end en helt ny jernbane og gøre det muligt at have direkte linjer til forskellige områder i Aarhus med mange arbejdspladser. Samtidig ville løsningen reducere kapaciteten på motorvejen og dermed lægge en betydelig dæmper på biltrafikken og give de bilpendlende et godt incitament til at skifte til BRT-bussen. Det er et eksempel på, hvordan en transportpolitik gearet til klimaudfordringen kunne tage sig ud.

Den politiske automatreaktion vil selvfølgelig være: Jamen, det kan man da ikke! At det er en virkelighedsfjern ide. Den fysiske klimarealitet er dog blot, at det var beslutningen om motorvejsudbygningen, som var den virkelighedsfjerne ide, da den strider imod vores viden og etiske handlepligt i forhold til klimaforandringerne. Forslaget her kræver selvfølgelig en dybere granskning, men det rummer i udgangspunktet den dobbelte strategi, som efter alt at dømme er en forudsætning for fremtidens transportpolitik: Indskrænkning af biltrafikken kombineret med forbedring af den kollektive trafik.

Cyklismen skal fremmes langt mere

Et andet eksempel på problemets kerne er forslaget i Infrastrukturplan 2035 om bekæmpelse af støj fra især motorveje. Støj er et udbredt problem, og det er derfor godt med en øget indsats på området. Det paradoksale er imidlertid, at det afsatte beløb på 3 mia. kr. til støjbekæmpelse netop er lige så stort som det samlede beløb, der afsættes til fremme af cyklisme. Der bruges altså lige så meget på at bekæmpe de negative effekter af øget biltrafik, som der investeres i en ægte klimaoptimal og bæredygtig transportform.

Cyklisme har historisk været et underprioriteret alternativ til motoriserede transportformer. Især med udbredelsen af elcykler tegner der sig nu nye muligheder for at benytte cyklen på endog længere distancer, der rækker ud over de 5 km, som transport- og byplanlæggere traditionelt har benyttet som tommelfingerregel for, hvor langt folk maksimalt vil cykle. Erfaringer fra supercykelstierne i København viser, at et stigende antal forstadsbeboere nu pendler op til 20-30 km ind til København.

Tilsvarende viser interviews med beboere i en forstad til København, gennemført af Aalborg Universitet og Roskilde Universitet i forbindelse med projektet Sustainable Innovative Mobility Solutions (SIMS), at rækkevidden vokser betydeligt for folk med elcykler. Det er derfor oplagt at satse langt mere intensivt på fremme af cyklismen generelt – og brugen af elcykel specifikt. Infrastrukturplanen rummer elementer af dette, men ambitionsniveauet er alt for lille, og den har ikke blik for elcyklismens potentiale. Hvor er f.eks. initiativerne til at etablere ladesteder for elcykler i det offentlige rum? Supercykelstier i alle større byer? Cykelstier langs de statslige hovedveje mellem nærtliggende større byer? Eller generelt fremme af overdækket og sikker cykelparkering ved stationer og andre kollektive trafikknudepunkter?

Mere fokus på den nære transport

Tredje og sidste eksempel er, at Infrastrukturplan 2035 kun i begrænset omfang fremmer klimavenlige alternativer til hverdagens nære transport knyttet til især folks fritid. Modsat hvad mange tror, udgør den daglige pendling kun lidt over en fjerdedel af det antal km, vi tilbagelægger. Det fremgår af DTU's Transportvaneundersøgelse fra 2019. Den viser også, at fritidsformål er den helt store kilometersluger, dvs. idræt, besøg, forlystelser mv. Det udgør 40 pct. af den daglige transport. Ærinder i form af indkøb, hente/bringe børn o. lign. udgør knap 20 pct. Dermed er det især den nære transport til og fra sportsklubben, forbi børnehaven og i indkøbscentret eller byggemarkedet, som fylder, og som vi bør fokusere særligt på, hvis vi skal reducere bilbrugen.

Hverdagens transport udgør kæder af aktiviteter, f.eks. at vi kører forbi børnehaven på vej hjem fra arbejde. Og ofte har vi brug for at bringe ting med os. Det er vigtige grunde til, at bi-

len opleves som mere attraktiv end bus, tog og til dels cykel. Uden en velfungerende, integreret kollektiv trafik, der samtidig er koblet med nye løsninger som delecykler, delebiler og løbehjul, er det vanskeligt at opnå samme grad af fleksibilitet som dén, bilen tilbyder. Eller rettere: Så længe politikerne fortsætter med at prioritere bilismen højest, vil bilen altid være foran på point. Infrastrukturplan 2035 løser kun i begrænset omfang problemet, da investeringerne i den kollektive trafik især fokuserer på landsdelstrafikken, f.eks. med 13 mia. kr. til realiseringen af Togfondens timeplan. Der lægges dermed ikke op til et betydeligt løft af den nære, kollektive trafik i byerne – og samtidig skaber planen øget bilpendling til de større byer med anlæg af nye motorveje og udvidelse af eksisterende.

Man skal her huske på, at den høje mobilitet og fleksibilitet for biler, som følger med den nuværende politik, har negative følger for andre borgere. Hvis man er i tvivl om, hvad det betyder, kan man besøge

en hvilken som helst større indfaldsvej til byerne og på egen krop opleve støjen, den dårlige luft og fodgængerens besvær med at krydse transitårenerne. For eksempel kan man lægge vejen forbi Folehavekvarteret i det sydlige København og mærke "floden" af biler, der hver morgen og aften pumper forbi kvarteret via Ring 02 med pendlere fra Københavns forstæder og det øvrige Sjælland. Man vil bl.a. opdage, at en gåtur til den lokale station forlænges væsentligt pga. ventetid ved flere kryds. Dette er et eksempel på, hvordan nogles mobilitet og frihed udgør andres immobilitet og ufrihed.

Principperne for en bæredygtig politik

Selv om det er en fortærsket vending, er det desværre ikke helt forkert at sige, at kloden brænder. Klimaforandringer kræ-

ver vores aktive og hurtige, men tænsomme, handling.

På transportområdet er et gennemgribende skifte i politikken nødvendigt, hvis vi skal realisere klimamålene. Fremtidens bæredygtige transportpolitik bør kombinere en massiv satsning på at fremme cyklisme, gang og bedre kollektiv trafik, integreret med nye deleløsninger, med et stop for udbygningen af motorvejsnettet og en reduktion af vejkapaciteten i de særligt pendlertunge korridorer.

Heldigvis har et sådant skifte også positive sideeffekter for især borgere i byerne, som i dag er hårdt ramt af biltrængsel, men det kræver reel nytænkning og opgør med særinteresser og årtiers ideologi og vanetænkning.

Infrastrukturplan 2035 indeholder flere gode takter, men det bliver i det små. Det sørgelige er, at man med planen i hånden nu er ved at asfaltere os længere ud på skråplanet. Man kan håbe, at politikerne ved eftertanke vil bringe planen bedre i takt med situationens alvor. ■

Artiklen er en udvidet og redigeret udgave af en kronik, som blev bragt i Jyllands-Posten d. 24. september 2021.

Toke Haunstrup er seniorforsker ved Forskningsgruppen for Bæredygtige Byer og Hverdagspraksis på Aalborg Universitet. Hans forskning fokuserer på bæredygtig omstilling i et hverdagslivsperspektiv og han leder forskningsprojektet Sustainable Innovative Mobility Solutions (SIMS), som er støttet af Innovationsfonden.