

## Bremser miljøfolk trafikken?

Jespersen, Per Homann; Nielsen, Johan

*Published in:*  
Global Økologi

*Publication date:*  
2007

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

*Citation for published version (APA):*  
Jespersen, P. H., & Nielsen, J. (2007). Bremser miljøfolk trafikken? *Global Økologi*, 14(4), 12-14.

### 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 [rucforsk@kb.dk](mailto:rucforsk@kb.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



### Mobilitet – hvor meget?

”Mobilitet skal ikke forstås som et uforanderligt, egendynamisk voksende naturfænomen, men det skal undersøges til hvilke formål, over hvilke distancer og med hvilken hastighed transport af mennesker og gods egentlig er nødvendig, og hvordan dette kan ske effektivt, menneskevenligt og miljøsånende. Det interessante er ikke trafikarbejdet, men hvad man får ud af det.” Markus Hesse.

Trafikministeriets motto er *Mobilitet, der skaber værdi*. Det ligger lige som op til, at ikke al mobilitet skaber værdi. Det har ministeriet dog ikke arbejdet meget

”Vi skal ikke blande os i om folk vælger at køre bil”, lyder det ofte fra ansvarlige politikere.

Skal det offentlige virkelig varetage alle borgernes behov for mobilitet, og er det ikke rimeligt, at vi også i trafikken såvel som i sundhedssystemet engang i mellem må acceptere kødannelse?

### Forkert beskatning

Danmark har en af verdens højeste bilbeskatninger, men vi bruger beskatningen helt forkert. Vi beskatter anskaffelsen af bilen højt, men ikke brugen af bilen. Bilens belastning af miljø, klima, sundhed og dens bidrag til trængsel er imidlertid næsten udelukkende en konsekvens af brugen af bilen.

Hvis man køber en bil, og lader den stå på et sted, hvor den ikke generer andre, så gør den begrænset skade. Derfor rammer bilbeskatningen adfærdsmæssigt forkert – har vi først haft råd til at købe en bil, så kører vi også meget langt i den. Af Infrastrukturkommissionens betænkning fremgår det for eksempel, at vi i gennemsnit kører betydeligt længere i bil end tyskerne, selv om de har mange flere biler.

Men hvis man fjernede registreringsafgiften og indkrævede et tilsvarende beløb som en kilometerafgift eller en benzinafgift, så ville man reducere bilkørslen med ca. 10 pct. og efterhånden som bilparken blev udskiftet få en reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet, der var endnu større. Bilen ville være meget billigere at købe, men den enkelte køretur ville være dyrere. Det vil få os til at tænke os om, inden vi sætter os ind i bilen. Tænke mere over alternative transportmidler, gøre mere ud af at køre flere sammen i bilen, køre mere økonomisk osv.

Omvendt kunne der også være gode grunde til at sætte den samlede bilbeskatningen yderligere op – af hensyn til miljø og klima, men også af rent skattemæssige grunde for eksempel for at sænke skatten på arbejde. Men selv uden at gå så langt og blot ved at ændre beskatningen fra registrering til kørslen, kunne vi få en rigtig stor effekt. Overflødige bilture kunne reduceres, flere ville cykle og bruge mere kollektiv trafik. →

## Bremser miljøfolk trafikken?

Når miljøfolk blander sig i trafikdebatten bliver de ofte beskyldt for at sætte Danmark i stå. Sådan behøver det ikke at være. Det kan lade sig gøre at indrette et transportsystem, der både er fleksibelt og bæredygtigt, og som kan klare de øgede mobilitetsbehov. Det kræver, at man planlægger ud fra fremtidens behov, frem for at fremskrive fortidens.

■ Af Per Homann Jespersen, trafikforsker Roskilde Universitet & Johan Nielsen, trafikmedarbejder Det Økologiske Råd

Infrastrukturkommissionen er på vej med nogle forslag, der primært drejer sig om at forlænge den hidtidige udvikling. Det er en konsekvens af den måde, man har grebet opgaven an på.

Hvis man i stedet havde prøvet at analysere hvilke svagheder det danske transportsystem har, og hvilke trusler det er udsat for fremover, måtte man forholde sig ganske anderledes alvorligt til afhængigheden af fossile brændsler, især olie.

Hvis vi godtager, at høj mobilitet er en nødvendig forudsætning for vores fremtidige velfærd, er det så muligt at etablere et miljøvenligt transportsystem, som kan leve op til disse målsætninger?

med. Mottoet skulle måske snarere være *Mobilitet – det skaber værdi*, og det kunne så samtidig være overskriften for Infrastrukturkommissionens arbejde.

Der er al mulig grund til at differentiere de forskellige mobilitetsbehov og spørge, hvordan de kan opfyldes. Hvis vi har problemer med helbredet, så regner vi med, at den offentlige sundhedssektor står til rådighed. Det er dog ikke alle behov sygehusene varetager, for eksempel ikke ansigtsløftninger. Vi må tilmed også acceptere, at hospitalerne sætter os i kø for at kunne gennemføre en rationel behandling. Sundhedspolitikken er reguleret både på udbuddet af behandlinger og regulering af efterspørgselen. Sådan er det ikke med reguleringen af trafikens infrastruktur – her er opgaven ’bare’ at forsyne os med de veje og jernbaner, som borgerne efterspørger.



Foto: Jan Krankendömk

Behovet for mobilitet stiger med 50 pct. målt i personkilometer forudser Infrastrukturkommissionen. Men vi kommer ikke hurtigere frem, hvis vi satser på bilen. Så skal farten på motorvejene i hvert fald sættes op til 200 km/t.

Højhastighedstog, på de længere strækninger bliver derimod en nødvendighed, hvis vi skal opfylde fremtidens krav til mobilitet. I byerne er højhastigheds letbaner en ren, trafikikker investering. Her en i Den Haag i Holland.

Læs om danske letbaner: [www.letbaner.dk](http://www.letbaner.dk)





Foto: David Falk

**Tilliden til jernbanerne skal genetableres, hvis jernbanen skal løse fremtidens mobilitetsbehov. Sporkapaciteten skal udvides, bl.a. må der satses på nye signalsystemer til tættere trafik, og der skal bygges flere spor eller nye baner.**

## Bil, bus og tog

I et højmobilt samfund er bilen en nødvendighed – ingen andre transportmidler forbinder fleksibilitet og distance på samme måde som bilen. Et nok så finmasket net af kollektive transportmidler vil aldrig kunne løse de mangesidede mobilitetsbehov i vores samfund, heller ikke ud fra en rent miljø-mæssig målestok.

Netop derfor er det også vigtigt at erkende, at man i en fremtid med begrænsede muligheder for at bruge fossile brændstoffer og olie sørger for at infrastrukturen understøtter, at de begrænsede ressourcer bruges der, hvor de er mest nødvendige, og f.eks. ikke på motorveje, der løber langs med jernbaneinfrastruktur. Hvis landbefolkningen skal kunne deltage i det moderne liv, hvis vi stadig skal kunne flyve lange distancer, hvor der ikke er alternative transportmidler, så er det der, de begrænsende olieressourcer skal bruges.

Kollektiv transport (bus og tog) er meget mere energieffektive end privatbiler. Tog står for eksempel nu for godt 8 pct. af persontransporten og knap 2 pct. af CO<sub>2</sub>-udslippet i Danmark (Infrastrukturkommissionen). Hvis togene kører på strøm er de oven i købet uafhængige af olie og kan forsynes med vedvarende energi. En miljø- og klimavenlig transportstrategi må derfor tage udgangspunkt i et velfungerende jernbanesystem til at tage sig af transporten dér, hvor banen har sine styrker, dvs. i trafikken

i og omkring storbyerne (bl.a. pendling) og i Intercitytrafikken. Den skal suppleres med en bustrafik dér, hvor banen ikke kan tilfredsstille transportbehovene.

## Tillid til jernbanen

Bustrafik er forholdsvis hurtig at etablere, hvor behovene viser sig. Det behøver man ikke at planlægge lang tid i forvejen. Jernbaneinfrastruktur derimod er langsom og kostbar at etablere, og hvis ikke Danmark skal gå i klimafælden er det nu, der skal tages vigtige beslutninger. I første omgang er det en genopretningsopgave, hvor de mange års forsømmelser af vedligeholdelse af spor og signaler skal indhentes – jernbanen skal igen blive et pålideligt transportmiddel.

Nogle af de problemer, der er med jernbanedriften skyldes også, at udnyttelsen af sporkapaciteten er meget høj. Hvis jernbanen virkelig skal løse fremtidens mobilitetsbehov må sporkapaciteten udvides ved at satse på udvikling af signalsystemer, der kan klare tættere trafik og ved simpelthen at udvide kapaciteten med flere spor eller nye baner. Bygningen af en ny bane København-Køge-Ringsted er et første skridt i den retning, men der er behov for meget mere. Infrastrukturkommissionens forslag om en ny jernbaneforbindelse over en bro Bogense-Juelsminde er i den forbindelse interessant, det samme er DSBs forslag om en højhastighedsforbindelse mellem København og Århus via Samsø.

## Hurtigere frem

Stiger mobilitetsbehovet virkelig så meget som Infrastrukturkommissionen forudsiger – omkring 50 pct. målt i personkilometer frem til 2030 – er det et problem, som kommissionen slet ikke tager fat på: de forslag-

de lægger frem, øger ikke hastigheden. Med mindre at kommissionen forestiller sig, at vi må køre 200 km/t på motorvejene, kommer vi til at bruge længere tid på at transportere os. Og man ved fra talrige undersøgelser i Danmark og internationalt, at den tid man i gennemsnit bruger på at transportere sig stort set er konstant over årene. Ca. en time om dagen i Danmark. At forestille sig at det skulle øges til halvanden time forekommer hverken realistisk eller hensigtsmæssigt.

Hvis mobiliteten skal øges, må vi have hurtigere transportmidler – bilerne klarer det ikke, de bliver snarere langsommere, hvis kravene til reduceret CO<sub>2</sub>-udslip skal imødekommes. Vil man tilfredsstille det øgede mobilitetsbehov bliver man nødt til at satse på højhastighedstog på de længere strækninger, for eksempel København-Århus.

Højhastighedstog til udlandet bør også undersøges. Der går højhastighedstog fra København til Stockholm og om nogle år også til Göteborg. Hamburg og Berlin er forbundet til det europæiske højhastighedsnet. Når det nu ser ud til, at der bygges en Femernbro, burde man i det mindste udnytte den til at få hurtige togforbindelser. To timer til Hamburg og tre til Berlin er ikke urealistisk.

## Verdens bedste

Skal Danmark vil være et foregangsland på klimaområdet, kan vi ikke længere ignorere et af de største problemer: Transportsektoren. Vi må vise, at der findes bæredygtige løsninger. Vi må finde løsninger, der kan reducere overflødig mobilitet, der bruger grønne afgifter, som får os til at ændre adfærd, og som giver os verdens bedste kollektive trafiksystem.

phj@ruc.dk og johan@ecocouncil.dk

**”Trafikdiskussionen er præget af en holdning om, at mobilitet skaber værdi. Derfor kan vi ikke tale om trafik-effektiviseringer og trafikbesparelser på samme måde, som vi er blevet vant til at tale om energi-effektiviseringer og energibesparelser uden at det straks forbindes med voldsomme tab af velfærd.”**