

MOTORVEJSMORATORIUM

December 2019

Vi ønsker et motorvejsmoratorium - altså en pause, der omfatter alle beslutninger om ændring af eksisterende eller anlæg af nye motorveje i Danmark.

Motorvejsmoratoriet skal først ophøre, når det politisk er besluttet, hvordan de klimamæssige, natur- og miljømæssige, sundhedsmæssige og reelle økonomiske konsekvenser fremover skal indgå i beslutningsprocessen, og hvordan det dybt kritisable demokratiske underskud i beslutningsprocessen afhjælpes.

Motorvejs-moratoriet skal tillige indebære, at alle tidligere politiske aftaler om byggeri af motorveje suspenderes og omvurderes i lyset af den fremtidige politik for transportbeslutninger i Danmark.

1. HVORFOR?

Et moratorium er en nødvendig beslutning efter et valg, hvor de fleste af partierne erklærede, at Danmark skal øge sin klimainsats, da klimainsatsen også må omfatte planlægningen af infrastruktur.

Et motorvejsmoratorium stemmer godt overens med de klimamæssige mål, som bliver udtrykt i Forståelsespapiret mellem de fire partier i det nye politiske flertal i Folketinget efter valget i juni 2019. Heri er der enighed om en 70 procents reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til niveauet i 1990. Det er et fornemt mål, men for at opnå det, må incitamenterne til reduktion også indtænkes i planlægningen af infrastruktur.

Navnlig motorvejsbyggerier trækker den gale vej i forhold til klimamålene, idet de genererer mere biltrafik og dermed mere CO₂-udledning. Sundhedsmæssigt forårsager biltrafik og dens udledning sygdomme ved at forværre befolkningens respiratoriske lidelser, og biltrafikkens støj forårsager stress, hjertesygdomme m.m. Dette er kendt og veldokumenteret, men indgår ikke som en faktor i den hidtidige transportplanlægning.

Folketinget må udforme en alternativ transportpolitik, hvis grundlæggende er at "knække kurven" med hensyn til det stigende antal biler i Danmark.

Et dansk motorvejsmoratorium er i samklang med en global bevidsthed og Danmarks ønske om en global førerrolle indenfor klimapolitik og gennemførelse af FN's klimamål. Planlægningen af infrastruktur må derfor også ske under hensyntagen til disse målsætninger.

En pause giver også de vælgere, som har stemt ud fra klimahensyn, den respekt, at der for første gang nogensinde bliver lyttet til dem og til klimaet.

Et motorvejsmoratorium er tillige i overensstemmelse med FN's verdensmål 9 om infrastruktur, mål 13 om øjeblikkelig indsats mod klimaforandringer, mål 14 om beskyttelse af marine ressourcer og mål 15 om beskyttelse af økosystemer på land og biodiversitet.

Der er vigtige politiske fordele ved en tænkepause, et moratorium. Det koster ikke penge her og nu at vente med at anlægge nye motorveje, som det ofte fremstilles af Transportministeriet. Tværtimod kan der ved at sætte på pause spares mange penge, som i stedet kan anvendes til infrastruktur, der er i bedre samklang med de politiske målsætninger eller andre formål.

Masser af danskere er i dag plaget af trafikstøj fra eksisterende motorveje, landeveje og veje i byerne.

Allerede i dag anslås det, at vejstøj er årsag til mindst 200-500 for tidlige dødsfald årligt som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom. Så længe det ikke er muligt at støjsikre det eksisterende

motorvejsnet, så mennesker kan bo der uden sundhedsfare, skal der ikke bygges mere. Det er uanstændigt, når vi ved, hvor sundhedsskadeligt det er.

At sætte motorvejsudbygningen på pause vil forebygge, at endnu flere danskere bliver generet af støjforurening fra biler.

Ved anlæg af en motorvej vil et stort samlet areal omkring vejen påvirkes af støj. Beboere i byer, landsbyer og beboere af enligt beliggende ejendomme vil være udsat for støjgener med en stærkt forringet livskvalitet til følge. Vejstøj kan i værste fald bevirke stress, søvnforstyrrelser, forøget risiko for hjerte-kar-sygdomme og forhøjet blodtryk, nedsat indlæringssevne hos børn samt tidligere død. Med trafikstøj fra en motorvej bliver glæden ved at opleve stilheden (naturens egne lyde) kraftigt beskåret. Hvis motorvejen går gennem et stilleområde, kan bestemmelserne om stilleområdets størrelse ikke opretholdes. Et stilleområde er et område, hvor støjbelastningen er lav, og hvor der gøres en indsats for fortsat at bevare stilheden i området.

Det er i dag kendt viden, at det lavest mulige støjniveau fra motorveje er sundhedsskadeligt for mennesker. Derfor skal der i fremtiden bruges betydeligt flere penge på at støjdampe eksisterende veje. WHO's nye støjgrænse på max. 53 dB skal indarbejdes i dansk lovgivning Indtil det er sket, må beregningen af nye motorveje sættes på pause. Det er nødvendigt med en revision af Vejdirektoratets regnemodeller og støjkort med gennemsnitsstøj revideres. De er baseret på en forældet tænkning og kommer derfor frem til forældede anbefalinger.

1.1.Negative natur- og miljøkonsekvenser ved anlæg af motorveje

Smukke landskaber splittes op og skæmmes visuelt, når en motorvej føres gennem dem, og støj fra trafikken på vejen forringer oplevelsen af landskaberne. En motorvej kan i sit forløb føres hen over eller tæt forbi søer, vandhuller, moser, enge, overdrev, heder og skove, og den kan krydse eller løbe tæt på vandløb med tilhørende ådale. En motorvej kan passere gennem eller tæt forbi Natura 2000-områder, fredede områder og områder af særlig geologisk interesse. Den kan desuden krydse økologiske forbindelseslinjer, områder, der kan blive til ny natur, arealer med fortidsminder og kulturhistoriske seværdigheder samt beskyttede diger. Natura 2000-områder er områder, der er udpeget for at bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Økologiske forbindelseslinjer er striber af natur, der forbinder naturområder med hinanden, så dyr har mulighed for at bevæge sig mellem områderne. En motorvej kan bl.a. også krydse vandre-, cykel- og rideruter samt friluftsområder og herved have negativ indflydelse på friluftsliv og rekreative aktiviteter. En motorvej kan også gå gennem områder med drikkevandsinteresser. Når lokale veje sløjfes ved anlæg af en ny motorvej, kan lokale trafikanter få længere transportveje.

På de danske veje dræbes hvert år mange tusinde dyr, og på en ny motorvej vil der ligeledes dræbes mange individer af en række forskellige dyrearter. Anlæg af en motorvej vil ødelægge eller indskrænke arealer, der er levesteder for forskellige dyrearter. Vejen vil desuden virke som en barriere for visse dyrearters spredning. Herved isoleres bestande af arterne, og deres genetiske variation mindskes. Dette gør bestandene mere sårbare mht. at uddø. En motorvej vil kunne gå gennem områder, som huser sjældne og truede dyrearter, som er strengt beskyttede ifølge EU-lovgivningen eller står på den danske rødliste. En rødliste er en oversigt over plante- og dyrearter, som er sjældne og i fare for at forsvinde eller allerede er forsvundet. En motorvej vil også kunne gå gennem værdifulde botaniske lokaliteter. Anlæg af flere motorveje herhjemme rimer utroligt dårligt med ønskerne om mere natur og større sammenhængende naturområder og større biologisk mangfoldighed.

Forskerne peger også på mikroplast fra bildæk som et muligt miljøproblem. Materialet slides af dæk og føres med afstrømningsvandet (nedbør) fra vejene videre til jord og vandløb. Undersøgelserne af omfang og konsekvenser af fænomenet er endnu kun meget foreløbige.

2. KRAV TIL BESLUTNINGSPROCESSEN

2.1. Situationen nu

Projekterne gennemføres af Vejdirektoratet i en lukket politisk proces, hvor borgerinddragelse ikke prioriteres, og hvor borgernes muligheder for indflydelse er fjernet fra lovgivningen. Det skete i forbindelse med kommunalreformen i 2007, da amterne blev nedlagt. Der er således ingen muligheder for at klage til en uvildig instans over anlægslove for motorveje, herunder fejl i VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet), uanset om det drejer sig om oversete forhold eller fejlagtig viden, der gengives i beslutningsgrundlaget. Den gældende lovgivning skal laves om, så vi kommer tilbage på sporet. Indtil lovgivningen forud for anlægsloves fremsættelse er ændret, må VVM-processerne sættes på pause.

2.2. Krav om navneændring og klar hjemmel

Vejdirektoratet skal også kunne undersøge andre alternativer end veje og derfor have et navn, der vidner om et større ansvarsområde og større faglighed.

Det nye direktorats arbejde skal have hjemmel i lovgivningen, ikke kun på finansloven, og der skal være klageadgange knyttet til direktoratets arbejde.

2.3. Universiteter skal yde myndighedsbetjening

Det er de rådgivende ingeniørfirmaer/private konsulentfirmaer, som tjener penge på, at der beregnes flere motorvejsstrækninger, og også at der bygges flere motorveje. Det er private firmaer, der har alt for stor indflydelse på valget af løsning. Brugen af private konsulentfirmaer, der har egeninteresse i projekterne, skal ophøre.

Hidtil er den trafikmæssige ekspertise hos trafikforskere tilknyttet landets universiteter blevet ignoreret. Deres indsigter bliver ikke anvendt af embedsmænd eller politikere i den konkrete trafikplanlægning. Det gælder bl.a. kritikken om beregningsprincipperne vedr. sammenhængen mellem motorveje og vækst, hvor indsigter fra blandt andre trafikforskere såsom Anker Lohmann-Hansen, Per Homann Jespersen, Nicolai Kaarsen med flere ignoreres.

Universiteternes indsigter og neutrale forskningsbaserede viden skal bringes i spil, og universiteterne skal i stedet inddrages i myndighedsbetjeningen.

2.4. Uvildig instans skal udarbejde VVM'erne

Vejdirektoratet, kommuner og regioner er inhabile i relation til udarbejdelse af VVM'er. Det er ikke formålstjenligt, at de instanser, som er sat i verden for at bygge vejene, selv skal foretage miljøvurderingerne af dem. Retssikkerheden krænkes, når Vejdirektoratet selv udarbejder (eller rekvirerer udarbejdelse ved et privat firma) de VVM'er (SMV'er), der anvendes som beslutningsgrundlag.

Vi kræver uvildige miljøvurderinger, som også omfatter sundheds- og klimapåvirkning.

VVM'er skal fremover udføres af en nyoprettet, uafhængig instans, der besidder fagkundskab til at forholde sig til sundheds-, klima- natur- og miljøvurderinger.

Også denne instans' arbejde skal have hjemmel i lovgivningen, ikke kun i finansloven, og der skal være klageadgange knyttet til instansens arbejde.

2.5. Inddrag borgerne, genindfør klageadgange og giv mulighed for indflydelse

Borgerinddragelsen ved anlæg af motorveje har hidtil været under al kritik. Det er en ren skinproces. Der er ingen reel borgerinddragelse, der er ingen klageadgange og det er ikke muligt at forhindre et projekt, heller ikke, når ingen borgere overhovedet ønsker projektet.

Motorveje kan - og bliver - gennemtruffet uanset borgernes indsigelser og udelukkende med øre for lokalpolitikere eller landspolitikerens præferencer. Det ønsker vi også et opgør med. Det bør ikke være muligt for myndighederne at ignorere tusindvis af protester.

Borgernes retsstilling bør forbedres generelt med inddragelse og med klageadgange.

Det skal være muligt at få indflydelse på projektets udformning og også muligt helt at forhindre projektet.

2.6. Lobbyisme udført af politikere i "NGO'er" på skatteydernes regning skal forbydes

95 ud af 98 kommuner og alle fem regioner laver lobbyarbejde for motorveje på Christiansborg i diverse komiteer og alliancer. Lobbyarbejdet udføres i vidt omfang for skatteydernes penge, men politikere optræder, som om de var NGO'er. Det er de ikke; de er en politisk drevet aktivitet uden mulighed for demokratisk kontrol fra borgere, folketing eller domstolene.

Fremover bør det ikke være tilladt at finansiere disse sammenslutninger med skattekroner. De må drives som private organisationer for private midler, og det bør ikke være muligt, at valgte politikere indgår som medlemmer i en NGO, der udfører politisk virksomhed.

Årsagen til, at dette lobbyarbejde udføres af politikere, er bl.a., at motorveje anvendes som et middel til selvpromovering af politikere. Landspolitisk skal man derfor ophøre med at anvende motorveje som et "gode" der "gives" til nogle byer/borgmestre/folketingspolitikere til gengæld for noget andet, der eventuelt er trafik helt uvedkommende.

3. KRAV TIL NY TRANSPORTPOLITIK

Danmark er i forvejen et af de industrialiserede lande, som har flest kilometer motorvej i forhold til indbyggertallet. Danmark har, for eksempel, i forhold til befolkningstal, fire gange så mange kilometer motorvej som Storbritannien. Det nye, overordnede planlægningsprincip i transportpolitikken bør være at bygge mindst mulig indgribende ny vej/motorvej og i stedet søge alternative løsninger, der forurener mindst muligt, giver mindst mulig støj og påvirker naturen mindst muligt.

3.1. De hidtil benyttede beregningsprincipper skal afskaffes som forældede

Vejdirektoratet og Transportministeriets hidtil benyttede beregningsprincipper er uhensigtsmæssige som planlægningsredskaber. De har bl.a. følgende indbyggede problematikker.

3.1.1 Idealet skal ikke være "free flow"

Beregningsprincipper bygger på "free flow" princippet, hvor vi forudsætter, at vi altid gerne vil kunne køre den maksimalt tilladte hastighed uden at blive forstyrret af andre bilister.

En fiktiv "sparet kørselstid" beregnes derfor som forskellen mellem nutidig transporttid og estimeret transporttid på en planlagt vej med højst tilladte hastighed og uden forhindringer.

Dette bliver kaldt "forsinkelsestid", som igen omregnes til at være lig med fiktive milliarder af tabte kroner og dermed tusinder af job. Det er luftpenge, der ikke kan omsættes til anden anvendelse.

I "sparet kørselstid" medregnes trafikanternes "fritidskørsel", som er den største andel af vores kørsel, som et væsentligt argument for motorveje.

Vi må helt væk fra en tilgang, hvor alt andet har måttet vige for størst mulig fremkommelighed for biler, og hvor udgangspunktet har været, at trafikken skulle kunne udvikle sig, som hvis der var ubegrænset vej- og parkeringsplads, og prisen på biler og brændstof blev holdt nede.

Free flow-modellen er ikke anvendelig til at vurdere bilismens omkostninger, da den kun tager udgangspunkt i den enkelte bilists interesse bag rattet og ikke involverer eksempelvis bilens klimapåvirkning i form af udstødning, støj, brug af plads på vejene og trussel mod andre trafikanters førlighed og helbred.

Beregningsprincippet modregner ikke, at bilisterne ved trængsel ville ændre adfærd, ville køre på andre tidspunkter eller med andre transportformer og således begrænse den potentielle trængsel og "forsinkelsestid".

3.1.2. Brændstofafgifter skal ikke medtælle som "indtægt" eller en "velfærdsgevinst"

På indtægtssiden medtælles i beregningsprincipperne at der kommer flere biler, som kører hurtigere, og at staten herved får forøget sin indtægt som følge af afgifter ved det ekstra forbrug af diesel og benzin og øgede salg af biler som vejen fører med sig. Tænk tanken Concito har beregnet, at brændstofforbruget stiger med 60%, når farten øges fra 80 til 130 km/t, og derfor vil motorveje per definition give flere afgifter end andre trafikløsninger til biler.

De øgede afgiftsindtægter for staten burde ikke kunne indregnes som en samfundsmæssig gevinst, da det er penge, som bilisterne afholder. Det bliver ikke bedre af, at de i beregningerne medtælles positivt som "velfærdsgevinster", fordi det forudsættes, at bilisternes glæde og nytte ved at køre strækningen opvejer omkostningerne til afgifter!

Selv negative effekter af trafikken (ulykker, tilskadekomst, forurening og sygdom) bliver indregnet som positive i form af et stigende BNP.

3.2. Beregningsprincipperne, der favoriserer motorveje, skal afskaffes

Modellernes beregnede samfundsmæssige værdi ved en motorvej ("den interne rente") består hovedsageligt af netop de to poster, "sparet kørselstid" og øgede brændstofafgifter til staten. Alt i alt giver disse beregningsprincipper fordele for anlæg af veje, specielt af motorveje, end andre anlæg, hvor man i stedet kun opererer med virkelige penge i beregningerne.

Trafikekspertes i OECD/ECMT (Organisation for Economic Co-operation and Development (Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling) /The European Conference of Ministers of Transport) har afvist den danske beregningsmetode som miljømæssigt, arealmæssigt og økonomisk uansvarlig.

De hidtidig benyttede beregningsprincipper kan derfor på ingen måde være en del af en fremadrettet klimavenlig infrastrukturplanlægning.

Vi må afskaffe de beregningsprincipper, som sætter lighedstegn mellem fiktiv forsinkelsestid i trafikken og tabte penge og arbejdspladser. Statslige afgifter for øget energiforbrug, eksempelvis ved højere hastighed, må ikke medregnes som en indtægt. Øget forbrug af biler og brændstof bør i

en tid med stor fokus på CO₂- udledning må aldrig tælle på plussiden i forhold til, om der er behov for at anlægge en motorvej.

3.3. Vækstmodellen, hvor bilkørsel sættes lig med øget vækst, skal afskaffes

Præmissen for en nydefinering af transportpolitikken er et opgør med pendlerkulturen (i bil) og tankegangen om 1-person-i-1-bil som den mest optimale måde at transportere sig på. Pendleriet er i årtier blevet fremhævet som noget positivt, men dette er problematisk, fordi pendleriet øger CO₂-udledningen og støjen fra vejene samt mindsker lønmodtagernes fritid, fordi de bruger en stor del heraf på at sidde i en bil.

Bilkørsel med én person i hver bil, som ellers kunne fragte normalt fem personer, er udtryk for et eklatant overforbrug af ressourcer og unødigt stor CO₂ udledning, som er skadeligt for kloden og klimaet.

3.4. Fremtidens beregninger skal være klimavenlige

Hvis vi vil handle klimavenligt og nedbringe CO₂, må vi væk fra at udfærdige ”smarte” trafikprognoser med stor indbygget vækst og samfundsøkonomiske beregningsmetoder, som er skræddersyede til at gennemtvinge motorveje frem for andre og mere miljøvenlige transportløsninger.

Vi foreslår et ”paradigmeskifte” inden for transportpolitikken, hvor de mindst belastende transportformer og den mindst belastende transportadfærd bliver belønnet, frem for i dag, hvor lovgivningen gør det modsatte. Ved belastende forstår vi belastende af såvel sundhed som natur og klima.

Vi kan evt. kigge mod England, hvor man i stedet for det danske princip ”predict and provide” benytter ”predict and prevent” – dvs. ud fra trafikprognoser planlægger, så man søger undgå de stigninger, som trafikprognoserne forudser, og søger at styre udviklingen i en mere miljørigtig og bæredygtig retning i stedet for blindt at forsøge at skaffe mere vejplads.

Eller mod Sverige med det klimavenlige infrastrukturprincip, at der ikke anlægges nye veje, hvis det er muligt at udvide eller forbedre eksisterende vejanlæg.

Begrundelserne for motorveje må altså omdefineres, også i Danmark. Omdefineres til at ses som et nødvendigt onde nogle steder, og en vejtype, der kan undværes, andre steder. Alternativer til at bygge motorveje skal belyses grundigt, og mindre alternativer indgå i beregningerne, f.eks. som landevejsstrækninger med overhalingsmulighed efter britisk og svensk mønster.

At spare på energien, styrke den kollektive trafik, bevare naturværdier, reducere miljøbelastningen og reducere CO₂-udslippet skal med andre ord indgå i fremtidens beregningsprincipperne.

3.5 Grøn omstigning skal være rettesnor

Incitamenterne skal tilgodese klimavenlige ændringer af transportkulturen.

Der bør tænkes i GRØN OMSTIGNING, hvor vi hele tiden skal forbedre vores indsats mest muligt ved at formindske transportens klima- og miljøpåvirkning: Stige om fra fossilbiler til elbiler, fra biler til cykler/elcykler, fra biler til elbusser, fra dieseltog til eltog, fra knallerter til elcykler/speed pedelecs, etc.

Elbiler udgør ikke hele løsningen; dels på grund af klimabelastningen ved fremstilling af dem, dels på grund af deres støj, som ved højere hastigheder er lige så voldsom som fossilbilernes.

Motorvejene bliver ikke grønnere af, at der kører elbiler på dem. Motorveje udgør – også med elbiler på asfalten- en kilde til ekstrem støjforurening og beslaglægger eksisterende og potentielle naturarealer.

Grønne alternativer bør fremmes og prioriteres, og der bør bygges og medtænkes infrastruktur, så disse transportmidler kan benyttes smidigt uden risiko for brugerne og andre.

For eksempel kan den nuværende 1-person-i-1-bil-kultur påvirkes, hvis der indføres incitamentter for flere i en bil.

Og ændringer, der tilskynder andre transportformer som cykel kan motiveres af befordringsfradrag for at køre på cykel til og fra arbejde allerede ved meget korte pendlerture. Dermed øges motivationen for, at bilisterne dropper de korte, meget forurenende fossile bilture på nogle få kilometer til og fra arbejde.

Mulighederne er mange og den politiske debat om mål og midler mere aktuel end nogensinde.

Trafikanterne bør involveres, så de bliver en del af løsningen og ikke bare en del af problemet. Alle kreative tanker bør puljes for, hvordan trafikken kan afvikles bedre, mere fleksibelt, via for eksempel forskudte mødetider og at flytte trafikanterne over på andre transportmidler og gerne med en økonomisk gulerod for enden af adfærdsændringen.

Herudover peger vi på intelligente transportløsninger, mere gods på jernbane, elektrificeret jernbane, incitamentter til at vælge grøn transport, økonomiske incitamentter til, at pendlere kører flere i en personbil (samkørsel), delebilordninger, spredning af trafikken i morgen- og aftentimerne, så trængsel i myldretiden lettes, overhalingsforbud for lastbiler, særlige overhalingsbaner til biler med to eller flere personer, gratis opladning til elbiler, roadpricing, bedre mulighed for hjemmearbejde, anlæg af langt flere supercykelstier, etc.