

Effektiv og fleksibel mobilitet

- Et debatoplæg om Dansk Vejforenings visioner for motorveje, trængsel og miljø



Indhold

Sammenfatning.....	3
Danmark skal have en langsigtet plan for motorvejene	4
Uden et effektivt motorvejsnet bliver Danmark hægtet af	6
Motorvejsnettet er ikke fulgt med tiden	8
Trængslen skyldes også dårlig udnyttelse af kapaciteten.....	10
Vi kan kombinere hensynet til miljø med ønsket om mere infrastruktur	12
Hvad koster forslaget?	14
Privat partnerskab er en del af løsningen	15
Nord-syd og øst-vest stadig afgørende for den nationale trafik	17
Forslag: Gennem Sjælland	19
Storkøbenhavn.....	20
Forslag: Over Fyn og mellem Sjælland og Jylland	21
Forslag: Gennem Jylland	22
Østjylland	23
Vejplaner i vores nabolande.....	24
Sverige.....	24
Tyskland	25
Norge	25
Bilag: Det samlede forslag	26
Om Dansk Vejforening	27

Effektiv og Fleksibel Mobilitet

- Et debatoplæg om Dansk Vejforenings visioner for motorveje, trængsel og miljø

Version 1.01, juli 2009

ISBN: 978-87-89995-01-4

Redaktion: Søren Bülow

Kortillustration: © Kort & Matrikelstyrelsen (370) + egen grafik

Foto: diverse medlemmer af Dansk Vejforening

Tryk: Danmarks Automobilforhandler Forening, Autobranchens Hus, 2630 Taastrup

Dansk Vejforening

Lautrupvang 2

2750 Ballerup

www.dv.dk

dv@dv.dk

Sammenfatning

Siden 2006 har transportinfrastrukturen været i særligt fokus. Med udgangspunkt i Infrastrukturkommissionens arbejde har der været en intensiv debat om behovet for at tilpasse infrastrukturen i Danmark til nutidens og fremtidens behov.

Januar 2009 indgik et bredt flertal af politiske partier på den baggrund en aftale på trafikområdet, der rækker frem til 2020. Aftalen indeholder en markant satsning på udbygning af jernbaner og til dels veje.

Det bærende princip for udbygninger og ny-anlæg af veje er, at der sættes ind der, hvor behovet er størst. Desuden bliver der tale om en "rullende planlægning", der løbende vil revurdere behovet for yderligere tiltag.

Dansk Vejforening finder det fornuftigt nok at sætte ind der, hvor behovet er størst. Samfundet må forvente at få mest mulig trafik og miljø for pengene.

Imidlertid er det ikke altid en indsats overfor de umiddelbart synlige problemer, der er den mest rentable investering på længere sigt.

Det er i den sammenhæng en mangel ved den politiske aftale, at der ikke er nogen langsigtet plan for vejområdet, sådan som der er for jernbanerne.

Det er på den baggrund, at Dansk Vejforening har udarbejdet dette oplæg om en vision for Danmarks motorveje på 30-40 års sigt.

I oplægget foreslår Dansk Vejforening, at visionen skal være etableringen af en parallel struktur til det nuværende motorvejsnet.

En parallel struktur vil have flere fordele frem for en løbende udbygning, bl.a.:

- større robusthed overfor trafikafbrydelser i form af ulykker og lignende.
- bedre fremtidssikring overfor de voksende trafikstrømme som allerede kan forudses.
- en bedre udnyttelse af vejkapaciteten ved at give mulighed for at fordele og omfordele de store trafikstrømme på to "strenger" i stedet for at samle det hele på én.
- bedre mulighed for at skille blandingen af international, national, regional og lokal trafik ad. Det er denne blanding der i dag skaber mange af de kritiske køproblemer på motorvejene.

Konsekvensen af Dansk Vejforenings forslag vil være, at Danmark bliver langt bedre rustet til at imødegå erhvervslivets behov om at stå stærkt i den internationale konkurrence, og den almindelige danskers ønske om en effektiv transportinfrastruktur.

De nødvendige elementer i at realisere visionen er bl.a. en øget satsning på privat opgaveløsning (OPP), øget udnyttelse af den eksisterende kapacitet på motorvejene gennem f.eks. busbaner og ITS og en øget vægt på værdien af at anlægge motorveje på en måde der tager hensyn til natur og miljø.

Det er oplagt, at Dansk Vejforenings vision, som er langt mere ambitiøs end den politiske aftale fra 2009, vil kræve en større, samlet investering, end der i dag er udsigt til.

Det er dog realistisk at opfylde planen, hvis staten fastholder det investeringsniveau, som den har lagt for perioden 2009-2013.

Danmark har ingen "masterplan" for sine motorveje. Vi bygger fra sag til sag...



Danmark skal have en langsigtet plan for motorvejene

Oplægget om Danmarks motorveje er Dansk Vejforenings forslag til en langsigtet strategi for motorvejsnettet i Danmark.

Baggrunden for forslaget er, at vi anser det for uundgåeligt, at transportbehovet – set over en årrække - vil vokse. Sammenhængen mellem økonomisk vækst og transport er indlysende og stærk. Medmindre Danmark vil give afkald på økonomisk vækst, vil det derfor være nødvendigt at give plads til mere trafik.

I praksis skal størstedelen af denne trafik afvikles på vejene. Skal den forventede stigning i trafikken bare frem mod 2020 alene imødekommes af jernbanetransport, skulle den 3-4 dobles.

Det er ikke en realistisk mulighed.

Fremtidens udfordring for vejene kan dårligt imødegås med den hidtidige trafikpolitik. Det har bl.a. Infrastrukturkommissionen (2007-2008) påpeget.

Dansk Vejforening mener ikke det er nok at tage stilling til trængselsproblemerne på motorvejene efterhånden som problemerne bliver meget synlige og generende.

Det vil medføre et væsentligt ressourcospild og at Danmarks mest trafikerede veje, motorvejene, igen og igen skal brydes op for at blive udvidet.

En anden risiko ved ikke at have en overordnet plan er, at motorvejsnettet udbygges ved knopskydning. Der er nemlig mange fordele for især erhvervslivet ved at have en motorvej i lokalområdet. Men hvis motorvejsnettet udbygges fra sag til sag, efterhånden som erhvervslivets og arbejdsmarkedets behov hober sig op, risikerer vi at ende med et usammenhængende motorvejsnet, der fører til endnu flere trafikknudepunkter end i dag.

Derfor er der behov for en langsigtet plan for, hvad det langsigtede mål for motorvejsnettet skal være.

Dansk Vejforening foreslår, at det bærende princip for endemålet skal være et dobbelt motorvejsnet - en slags parallel forskydning til det nuværende motorvejsnet.

Det dobbelte net har især to fordele:

- For det første vil det mindske motorvejsnettets sårbarhed overfor trængsel og trafikafbrydende hændelser, fordi der er en alternativ kanal for de store trafikstrømme nord-syd og øst-vest.
- For det andet vil det være en bedre investering end kun at udbygge det nuværende net, fordi nye motorveje giver 50-100% mere trafikkapacitet for pengene. Dertil kan det løse op for de nuværende trafikknudepunkter.

I hvilken takt og rækkefølge motorvejsnettet skal udbygges, har vi ikke taget stilling til. Det siger sig selv, at det hele ikke kan bygges på én gang. Vi synes, at det er vigtigst at tage den overordnede debat om motorvejsnettet først og den underliggende prioritering siden.

Dette udspil fra Dansk Vejforening handler kun om motorveje, fordi de udgør en vigtig del af infrastrukturen, som fortjener særskilt omtanke og planlægning.

Udspillet er til gengæld ikke udtryk for, at Dansk Vejforening nedvurderer betydningen af kommunale veje eller jernbaner.

Også på disse to områder er der behov for et væsentligt løft.

Herunder kan man meget vel forestille sig, at et velfungerende motorvejsnet kan tænkes sammen med en øget satsning på kollektiv trafik. F.eks. gennem ekspresbus-forbindelser eller en tættere kobling mellem motorvejsnettet og parkeringsanlæg i forbindelse med togstationer.

Vi risikerer at ende med et usammenhængende motorvejsnet med konstant vejarbejde, og som har endnu flere trafikknudepunkter end i dag.

Uden et effektivt motorvejsnet bliver Danmark hægtet af.

Motorvejene udgør rygraden i det danske vejnet og giver mulighed for en høj mobilitet til erhvervslivet, arbejdsmarkedet og danskernes fritidsaktiviteter.

For erhvervslivet er det afgørende, at transporten af varer til kunder i ind- og udland er hurtig og effektiv. Hastighed og præcision er konkurrenceparametre, og uden et velfungerende motorvejsnet vil dansk erhvervsliv blive hægtet af den internationale konkurrence.

For danskerne handler det også om at kunne komme hurtigt og effektivt til og fra arbejde. Tiden til pendling er en kostbar ressource og den har i praksis i mange år ligget næsten fast på i gennemsnit en halv time hver vej (18 kilometer).

For at skabe de bedste beskæftigelsesmuligheder gælder det derfor, kort sagt, om at sikre en mobilitet, så danskerne kan pendle længst muligt på en halv time.

En øget mobilitet er ikke alene en fordel for arbejdsmarkedet. Også udviklingen indenfor udbuddet af offentlige ydelser – som f.eks. kommunesammenlægninger og koncentrationen af specialbehandlinger på færre sygehuse – gør det nødvendigt, at rejsetiden i forhold til afstand gøres mindre.

Internationale undersøgelser (fra bl.a. Spanien, Tyskland og England) har dokumenteret

vejenes gavnlige effekter for en række sociale faktorer. Gode og højfrekvente vejforbindelser har stor betydning for sociale aspekter som deltagelse i arbejdsmarkedet, uddannelse, sundhed og fritidsaktiviteter. Gode og sikre vejforbindelser er desuden af særlig betydning for ældre, der er mindre selvstændigt mobile, hvis de er afhængige af kollektiv trafik.

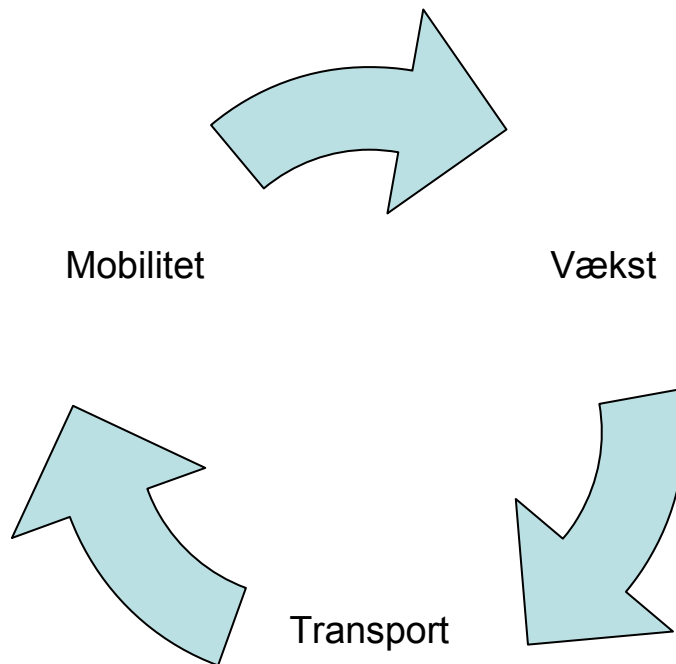
Mangel på effektive vejforbindelser medfører det omvendte: arbejdsløshed, lavere uddannelsesniveau og social isolation.

Meget kan gøres for den kollektive trafik i den forbindelse – især i byområderne. Men for hen imod 80% af transporten på landsplan vil kun vejtransport være effektiv, og især motorvejene med deres store kapacitet og højere maksimalhastighed er derfor afgørende.

Endelig er motorvejene også med til at binde Danmark sammen, så vi hurtigere kan komme fra den ene region til den anden. Det har bl.a. betydning for sammenhængen og balancen i den økonomiske og sociale udvikling i de enkelte dele af landet. Uden effektive forbindelser er der risiko for, at der opstår regionale skævheder.

For hen imod 80% af transporten på landsplan vil kun vejtransport være effektiv.

Hvorfor vokser trafikken?



Trafikvækst kommer ikke ud af ingenting. Stort set al trafik har et formål.

Når trafikken vokser, hænger det sammen med den rolle, den indtager i vores samfund: den gør det muligt at flytte mennesker og varer derhen og til den tid, hvor det er mest lønsomt.

Øget mobilitet giver således anledning til økonomisk vækst, der til gengæld fører til øget beskæftigelse og samhandel. Begge dele betyder normalt et øget transportbehov.

Hvis der gives plads til at imødekomme transportbehovet, fører det til en større mobilitet, der igen vil forbedre betingelserne for økonomisk vækst.

Statistisk er sammenhængen mellem vækst og trafik næsten 1:1.

Øget mobilitet har desuden en række gavnlige sideeffekter for bl.a. sundheds- og socialektoren samt fritids- og kulturaktiviteter.

Denne cyklus kan kun brydes, hvis vi ikke ønsker økonomisk vækst eller øget adgang til offentlige serviceydelser mv.

Det kan virke banalt at fremhæve denne cyklus, men trafikdebatten handler ofte om at begrænse transporten, og det er i den forbindelse afgørende at være sig bevidst om konsekvenserne.

Motorvejsnettet er ikke fulgt med tiden

Det eksisterende motorvejsnet kaldes populært for "Det Store H" på grund af hovedlinjerne i de øst-vest og nord-syd gående motorveje. Motorvejs-H'ets historie strækker sig så langt tilbage som til før 2. verdenskrig, men det fulde H – inklusive visse forgreninger – stod først færdigt i 1990'erne.

Den væsentligste del af udbygningerne af H'et og færdiggørelsen af nogle af de afgørende "missing links" for at få H'et til at hænge sammen, blev udført i 1960'erne og frem til 1992.

Når det er værd at nævne dette, er det fordi udbygningstakten af motorvejsnettet rummer en del af forklaringen på nutidens problemer: i 1960'erne til 80'erne byggede man til mere end det aktuelle behov. Der blev så at sige produceret til lager for den fremtidige trafikvækst.

Men væksten i trafikken på motorvejene de seneste cirka 20 år har stort set uafbrudt været stærkere end udbygningstakten. Nutidens trængselsproblemer er derfor både naturlige og forventelige.

En anden årsag til trængselsproblemer på motorvejene er – paradoksalt nok – succesen på området for færdselssikkerhed.

Motorveje er nemlig de mest sikre veje (cirka 6% af ulykkerne sammenlignet med 28% af trafikarbejdet). Bl.a. fordi der ikke er modkørende færdsel, og fordi de er udstyret med sikkerhedsforanstaltninger som autoværn mv.

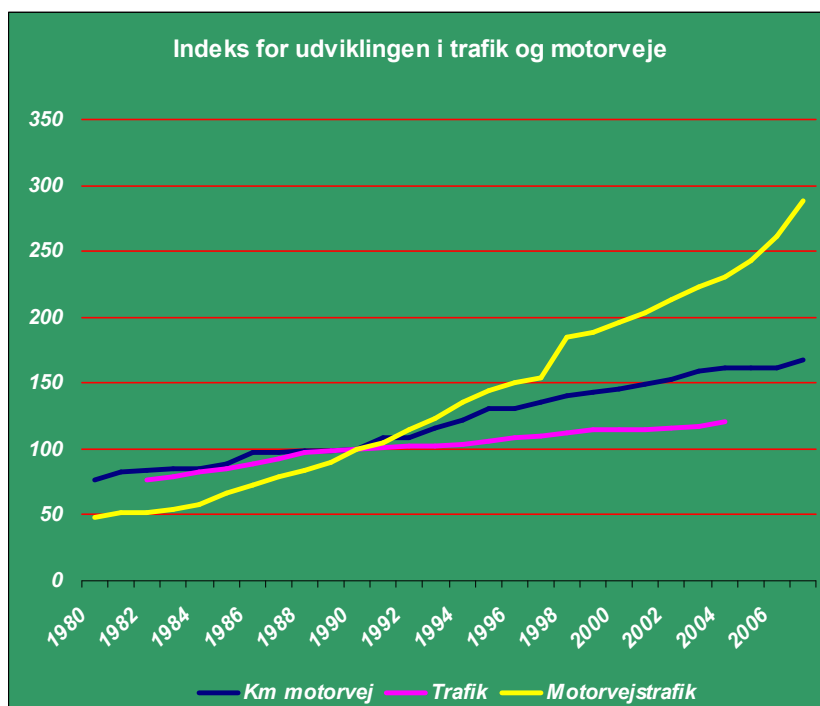
Et vigtigt bidrag til det faldende antal dræbte og tilskadekomne - set over en 30-årig periode er, at en stigende andel trafik er blevet flyttet fra lokalveje og landeveje over på motorvejene. Det er til gavn for såvel færdselssikkerheden som lokalmiljøet.

Til gengæld har det været med til at gøre motorvejene til én stor fordelingsvej for Dan-

mark og har dermed skabt en kompliceret blanding af international, national, regional og lokal trafik.

Der er behov for en afløser for det store H, som kan sprede trafikken ud igen, så der kan løses op for de samspilsproblemer, den blandede trafik giver på motorvejs-H'et.

Dansk Vejforening anbefaler en fremtidig



Kilde: Danmarks Statistik, Vejdirektoratet og egne beregninger

strategi for motorvejene baseret på disse principper:

- Motorvejsnettets grundstamme skal være et dobbelt net der kan fordele transporten bedre end i dag, og som sikrer bedre adgang til motorvejene i områder, som i dag ligger langt fra motorvej.
- Indenfor tidshorisonten på 40-50 år bør de væsentligste dele af det dobbelte net være bygget færdigt.
- Alle motorveje bør bygges som 6 sporrede (3+3) eller i det mindste være forberedt til det. Det vil spare samfundet penge på lang sigt.
- Nye motorveje skal i højere grad tage hensyn til naturbevarelse. Det inde-

bærer bl.a., at naturbevarende tiltag i nye anlæg skal indregnes som en gevinst i stedet for blot at blive set som en fordyrelse.

- Privat opgaveløsning (OPP) skal anvendes langt i langt højere grad og mere systematisk end i dag. OPP skal være med til at gennemføre anlægsprojekterne hurtigere end i dag og med en større budgetsikkerhed.

Dansk Vejforenings udspil er en skitse for den overordnede idé til en motorvejsplan. Den helt præcise linjeføring har vi ikke lagt os fast på.

For at gøre dette kræves der en mere omfattende analyse, som bl.a. indeholder trafikmodeller og diverse yderligere undersøgelser.

Det er en opgave, som myndighederne bør påtage sig.

De seneste års trængselsproblemer skyldes i høj grad mange års mangel på langsigtet planlægning. Og problemerne bliver kun værre, hvis denne dårlige tradition ikke bliver ændret.



Trængslen skyldes også dårlig udnyttelse af kapaciteten

En vigtig forudsætning for Dansk Vejfor- enings udspil er, at den fremtidige kapacitet udnyttes effektivt. Dermed er det også sagt, at det bliver den ikke i dag.

En stor del af nutidens trængsel skyldes, at trafikken er koncentreret i et meget lille tids- rum. Det gælder derfor om at øge kapacitets- udnyttelsen i spidsbelastningsperioden og om at give incitamenter til at fordele trafikken bedre tidsmæssigt.

Det centrale i en effektiv strategi overfor trafi- kanternes valg af rejsetidspunkt er at vælge løsninger, der understøtter trafikanternes egne ønsker. Det giver en større langsigtet effekt end tiltag, der forsøger at modarbejde trafikanternes ønske om tidspunkt og trans- portmiddel.

En væsentlig del af mulighederne ligger i at udnytte Intelligente Transport Systemer (ITS). ITS er efterhånden meget omtalt og anven- des allerede på enkelte strækninger.

Flere forskellige ITS-løsninger vil være rele- vante. Herunder rejsetidsinformation såvel i bilen som udenfor (skilte), variabel hastighed tilpasset trafikmængden, rampedosering og vendbare vognbaner.

En særskilt løsning, som vil give en bedre og mere fleksibel udnyttelse af motorvejenes kapacitet, er at indføre prioriterede baner. Det vil sige en vejbane der er prioriteret til busser, samkørsel eller lignende i spidsbelastnings- perioder. Eventuelt kan banen også benyttes til at prioritere miljø-skånsomme køretøjer som el- og brintbiler.

Vejbanen kan være adskilt fra de øvrige ba- ner med en særlig afstribning eller endda som en afskærmet bane, der kan vendes i løbet af dagen.



HOV-lanes i staten Washington. Bemærk skiltet der anviser tilkørsel og betingelser for at benytte banen.

Denne løsning anvendes allerede i nogle vestlige lande (HOV-lanes) og er en velafprø- vet metode med stor effekt.

Det vigtigste er i den forbindelse at anvende variabel skiltning, således at de prioriterede baner kun er prioriteret, når der er behov for det. Både for troværdighedens og kapacitets- udnyttelsens skyld.

Desuden forudsætter en sådan løsning, at der er mindst 3 spor til rådighed i hver retning på motorvejene.

Det er en af Dansk Vejforenings anbefalinger, at fremtidige motorveje med væsentlig trafik skal have mindst 3 spor i hver retning. Dette er ikke mindst nødvendigt for at undgå trafik- problemer i forbindelse med overhaling mel- lem langsomme køretøjer (f.eks. lastbil-lastbil eller lastbil-campingvogn), men altså også af hensyn til muligheden for at lave prioriterede baner.

Rastepladser af en høj kvalitet og med til- strækkelig kapacitet hører med til et effektivt motorvejsnet. Den eksisterende kapacitet er for lille, og mange anlæg er utidssvarende –



set i forhold til trafikanternes behov og i international sammenligning.

Der må ligeledes ses på, om de eksisterende anlæg ligger de rigtige steder i forhold til især køre- og hviletid for erhvervstrafikken.

Området er egnet til privat opgaveløsning.

Tidsmæssig spredning af trafikken

Der ligger også en opgave i at se nærmere på samfundets transportbehov, rent tidsmæssigt.

Dansk Vejforening har tidligere beregnet, at en mere fleksibel arbejdstid, selv for så lidt som 10-20% af pendlerne vil gøre en mærkbar forskel for fremkommeligheden. Der er et "knæpunkt" i trafikken omkring de 70-80% kapacitetsudnyttelse, hvor trafikken taber hastighed meget dramatisk eller bryder helt sammen. Alene ved at komme under de 70% kan der gøres en forskel.

Opgaven med at fordele arbejdstiden bedre kan selvsagt ikke løses indenfor trafikpolitikken alene.

Arbejdspladserne må tilskyndes til at benytte fleksible eller forskudte arbejdstider. Institutioner, detailhandel og andre ydelser, som

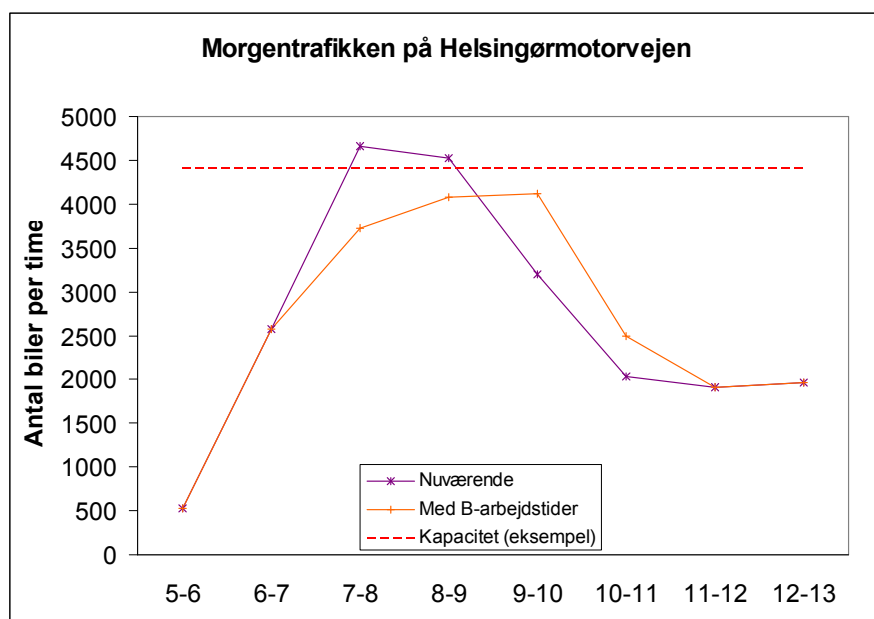
pendlerne typisk vil kombinere deres rejse med, må ligeledes understøtte en tidsmæssig fleksibilitet.

På trafikområdet, isoleret set, kan en tidsmæssig spredning af trafikken tilskyndes ved at give trafikinformation, der viser tidsbesparelsen ved at flytte en tur til et andet tidspunkt.

Man kan også i forbindelse med mobilitetsplanlægning tilstræbe at blande arbejdspladserne i et område, i forhold til den tidsprofil de har. F.eks. ved at blande fremstillingserhverv med kontorbyggeri.

Eller ved at blande funktioner som f.eks. arbejdspladser, institutioner og detailhandel.

Det ville desuden hjælpe, hvis godstransporten fik større tidsmæssig fleksibilitet.



Kurverne viser trafikken mod København og kapacitetsniveauet med 4 spor. Det er i figuren antaget, at 10% af pendlerne vil forskyde deres arbejdstid med 1 time, mens andre 10% forskyder med 2 timer. Mere skal der altså ikke til. Kurven er baseret på en uges trafik i september 2006. Kilde: Vejdirektoratet og egne beregninger.

Det centrale i en effektiv strategi overfor trafikanternes valg af rejsetidspunkt er at vælge løsninger, der understøtter trafikanternes egne ønsker.

Vi kan kombinere hensynet til miljø med ønsket om mere infrastruktur

For de fleste er det af stor betydning en gang imellem at kunne finde et frirum i den danske natur, hvor det er naturen, og ikke de menneskeskabte rammer, der dominerer.

Derfor er det af væsentlig betydning, hvordan store, menneskeskabte anlæg som motorveje i åbent land udføres.

Samtidig er vi dog nødt til at forholde os til virkelighedens krav til produktivitet og effektivitet. Behovet for at følge med udviklingen i resten af verden stiller et uomgængeligt krav om, at vi bl.a. har en konkurrencedygtig transportinfrastruktur. Vi kan ikke sætte uret i stå.

En af fremtidens udfordringer bliver derfor at kombinere hensynet til naturen med behovet for at udbygge infrastrukturen. Der findes i dag heldigvis en række metoder og redskaber til at kompensere for de virkninger, vejanlæg kan have på naturen.

For eksempel er det muligt at kompensere for træfældning ved at genplante et tilsvarende areal skov. Eller at etablere særlige faunapassager, der tillader beskyttede dyrearter at leve videre i et område, der får en ny vej. Det kan godt lade sig gøre.

Det er dog en kendsgerning, at sådanne tilpasninger til naturen oftest gør et vejanlæg dyrere.

Det er i den forbindelse nødvendigt at overveje, hvordan vi i fremtiden værdisætter de kompenserende foranstaltninger således, at det samlede regnestykke i højere grad favoriserer anlæg, som tager hensyn til naturen.

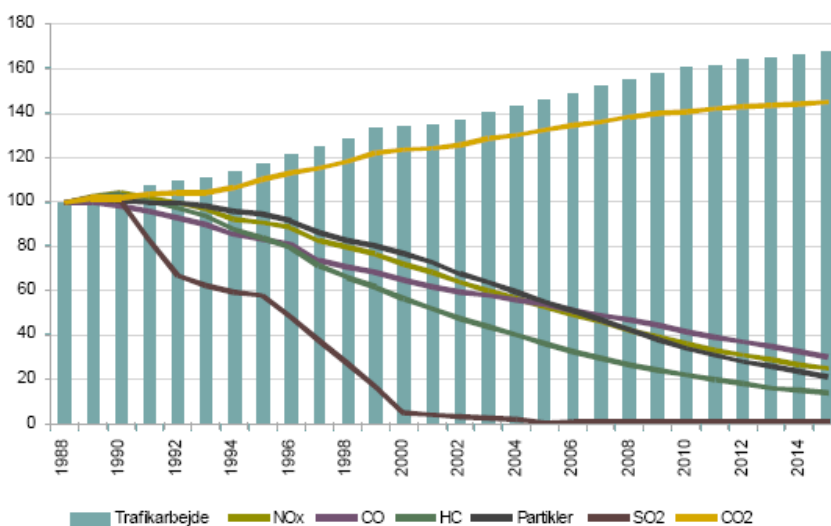
Som det ser ud i dag, indregnes udgifterne til de kompenserende tiltag, men deres fordele vurderes kun kvalitativt. Det betyder, at opgørelsen af den interne rente i anlægsprojekter, som i dag er et vigtigt – og nødvendigt – kriterium for at træffe beslutning om de nye anlæg, risikerer at favorisere de løsninger, der tager mindst hensyn til naturen.

Det hører med til historien, at alle de anlægsprojekter, der er vedtaget de seneste mange år, har været igennem VVM-undersøgelser og derfor har taget hensyn til naturen. Men det bør altså overvejes at værdisætte de kompenserende tiltag eller lade dem udgå af omkostningssiden så anlæg, der kompenserer naturværdier, bliver konkurrencedygtige.

Transportens miljøpåvirkninger

Veje har også indvirkninger på miljøet, herunder på mennesker. I de kommende år vil

Figur 1.12 Udviklingen i emissioner fra transportsektoren og udvikling i vejtrafikarbejdet for hele vejnettet²⁹



Kilde: Infrastrukturkommissionen 2008

især støj og CO₂-udledning være de store udfordringer. Andre typer af miljøproblemer er til gengæld allerede blevet reduceret kraftigt.

Der findes metoder til at nedbringe vejstøjen. Herunder er støjdæpende asfalt og afskærmninger eller overdækninger de mest effektive.

Støjdæpende asfalt er der i de seneste år opnået gode erfaringer med, og denne type belægninger bør anvendes på de kommende motorveje, der hvor afstanden til byområder gør støjen til et hensyn.

Hidtidige erfaringer viser, at forskellen på traditionel asfalt og støjdæpende kan være så meget som 2-3 dB, hvilket svarer til en halvering af den oplevede støj.

Effekten vil være endnu større, hvis ældre belægninger af typer, der giver mere støj, erstattes af nye, støjsvage belægninger.

I den forbindelse er værd at bemærke, at det også er vigtigt, at vejene vedligeholdes hyppigt nok. En jævnlig udskiftning af belægningerne vil være med til at holde støjen nede. Nye asfaltbelægninger er blødere og støjer mindre end ældre belægninger, som med tiden storkner og bliver hårdere.

Et hensyn, som er meget i fokus for de kommende år, er transportsektorens CO₂-udledning.

Det kan diskuteres, om målsætningen om en 20% reduktion til år 2020 er hensigtsmæssig – eller realistisk. Meget taler således for, at CO₂-reduktioner kan købes billigere på andre områder – f.eks. i energisektoren.

Men uanset hvor reduktionen mest effektivt kan opnås, giver det mening at stræbe efter en reduktion af forbruget af fossile brændstoffer, som er den afgørende faktor bag transportsektorens CO₂-udledning. Der vil også på langt sigt være en økonomisk fordel ved at mindske afhængigheden af olie.

I forhold til at mindske CO₂-udledningen fra transportsektoren er det værd at bemærke to ting om Dansk Vejforenings udspil.

For det første er transportsektorens CO₂-udledning primært et problem der skyldes de energikilder transportsektoren i dag benytter. Det er ikke vejene, der er problemet.

For det andet taler vi i vores udspil om udbygninger der fordeler sig over 30-40 år. I denne periode må man forvente en væsentlig teknologisk udvikling indenfor motorer og brændstoffer.

Skal man derfor vurdere CO₂-effekten af Dansk Vejforenings udspil er det ikke korrekt at gøre det med nutidens målestok. Den teknologiske udvikling indenfor alternative brændstoffer og motorer er kraftigt på vej til at ændre transportsektorens miljøprofil.

Den markante udbygning af motorvejsnettet, Dansk Vejforening lægger op til, vil derfor ikke give udslag i en tilsvarende forøgelse af CO₂-udslippet fra vejsektoren. Tværtimod.

For det første vil automobilindustriens udvikling – og herunder EU's krav til bilindustrien - medføre en væsentlig reduktion af vejsektorens CO₂-udledning (max. 130 g CO₂/km i 2015).

For det andet vil der samtidig blive satset på kollektiv trafik herunder som foreslået af Dansk Vejforening.

For det tredje vil opblødningen af de aktuelle trafikknudepunkter i sig selv reducere omfanget af kørsel, der er en væsentlig kilde til spild af brændstof. At mere vejkapacitet rent faktisk kan medføre lavere CO₂-udledning er bl.a. dokumenteret af en norsk undersøgelse i 2007 (SINTEF).

Der er derfor god grund til at se på synergier mellem bedre fremkommelighed gennem øget vejkapacitet på den ene side og målsætninger om CO₂-reduktion på den anden side.

Spørgsmålet om transportsektorens CO₂-udledning på længere sigt, er et spørgsmål om de energikilder transporten benytter. Ikke om veje.

Hvad koster forslaget?

Det er svært at sige helt nøjagtigt, hvad Dansk Vejforenings forslag til fremtidssikring af motorvejsnettet vil koste.

For det første afhænger prisen af de lokale forhold, der berører de konkrete strækninger. F.eks. udgifter til støjdæmpning, ekspropriation og faunapassager. Det er faktorer, som kræver en egentlig projektering og i nogle tilfælde høringer eller forhandlinger.

For det andet er der en usikkerhed om de fremtidige priser. Når vi taler om vejbyggeri måske op til 40 år frem i tiden, er det selvsagt umuligt at forudse udviklingen i f.eks. råoliepriserne, som har stor betydning for asfaltpriserne.

For det tredje er det i praksis heller ikke muligt at forudse enhver fysisk faktor i de områder, hvor vejene anlægges. Erfaringerne viser, at der kan dukke uforudsete forhindringer op i form af f.eks. mindre bæredygtig jordbund end forudsat eller et beskyttelseshensyn overfor en mindre gruppe dyr eller arkæologiske fund, som ikke på forhånd var kendt.

Der er dog nogle tommelfingerregler for de direkte omkostninger ved at anlægge motorveje. Omkostningerne kan groft sagt deles op i 3 grupper, der afspejler, at det bliver mere besværligt og omkostningsfyldt at bygge eller udvide motorveje, jo tættere man kommer på byområder.

Prisindikation for forskellige typer af vejanlægsprojekter (baseret på finanslov 2007)

Omtrentlig anlægspris per kilometer motorvej

Udbygning af motortrafikvej til motorvej i åbent land (2 ekstra spor). 20-30 mio. kr.

Ny firsporet motorvej i åbent land. 40-70 mio. kr.

Udvidelse af motorvej i åbent land (2 ekstra spor). 70-100 mio. kr.

Ny firsporet motorvej i bynært område. 80-110 mio. kr.

Udvidelse af motorvej i bynært område (2 ekstra spor). 75-120 mio. kr.

Udvidelse af motorvej i bymæssig bebyggelse (2 ekstra spor). 120-140 mio. kr.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

Ud fra disse meget overordnede prisoverslag kan Dansk Vejforenings plan skønnes i 2009 priser at koste ca. 60 mia. kroner alene for landanlæggene.

Hertil kommer de større, enkeltstående forbindelser over og under vand. På dette område har andre skønnet, at f.eks. en havnetunnel i København vil koste 20 mia. kroner, at Femern forbindelsen vil koste 40 mia. kroner, en ny Limfjordsforbindelse 10 mia. kroner og en Kattegatbro cirka 100 mia. kroner.

Hvis der skal bygges en ny bro over Vejlefjord, vil den skønsmæssigt vil koste 3-4 mia. kroner, og på længere sigt kan en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg komme på tale.

Af flere grunde giver det mening at adskille de samlede udgifter i landanlæg og faste forbindelser.

For det første fordi de faste forbindelser som f.eks. Femern bælt kræver selvstændige politiske beslutninger, der bl.a. kan involvere vores nabolande.

For det andet fordi de som enkelt-projekter løber op i store beløb.

For det tredje er de faste forbindelser egnede til at overveje en ren privat opgaveløsning. Det vil sige at overlade finansiering, bygning og drift helt til et privat konsortium. Det har en væsentlig betydning, fordi udgifterne til sådanne selvstændige projekter i privat regi ikke skal stå på statens årlige finanslov som en udgift. Det vil derfor være relativt nemme-

re at træffe beslutninger om sådanne anlæg givet, at det trafikale behov er der.

I den politiske aftale om trafik fra januar 2009 er der for perioden 2009-2013 lagt et niveau for anlægsinvesteringer i motorveje på ca. 3,6 mia. kroner.

Hvis dette niveau fastholdes i en årrække fremover, er det realistisk at finde plads til Dansk Vejforenings forslag.

Dertil kommer, som nævnt, muligheden for at supplere egentlige statslige investeringer med privat finansiering.

Privat partnerskab er en del af løsningen

Danmarks motorveje bygges og vedligeholdes af private virksomheder efter kontrakter med Vejdirektoratet. Den private sektor løser således allerede den fysiske opgave.

Men i lighed med flere andre lande kan Danmark spare tid og penge ved at integrere sin private sektor endnu mere i opgaveløsningen. Det kan bl.a. gøres ved at overdrage større dele af de planlægnings- og styringsopgaver som i dag stadig ligger hos Vejdirektoratet.

Fordelen ved dette er, at den private part ved også at få ansvaret for en større del af styring og planlægning får bedre muligheder for at tilrettelægge anlæg og drift mere optimalt og ressourceeffektivt. Sagt på en anden måde er det lettere at løse en opgave, hvis man kender helhedsbilledet, frem for hvis man blot står med et brudstykke.

Erfaringerne fra flere andre lande, herunder Holland, England og Irland viser, at det i overvejende grad fører til billigere veje og færre forsinkelser i projekterne.

Dansk Vejforening anbefaler derfor, at den fremtidige udbygning af motorvejene i højere grad udformes som Offentlig-Privat Partnerskab (OPP) – i den offentlige debat oftest omtalt som Offentlig-Privat-samspil (OPS).

OPS kommer ikke af sig selv. Det er en ny arbejdsmåde, som både staten og virksomhederne skal vænne sig til. For at fremme

En særskilt faktor, som er værd at tage med i overvejelserne om disse meget store investeringsbehov, er muligheden for medfinansiering fra EU. Den benyttes bl.a. til broforbindelsen over Femern Bælt.

EU's TEN-midler tager sigte på at yde bidrag til trans-europæiske netværk, der fremmer den frie bevægelse af arbejdskraft og varer mellem medlemslandene.

udviklingen af OPS i Danmark anbefaler Dansk Vejforening:

- Dialog mellem privat og offentlig uden penge på bordet: en dialog om de reelle eller formodede barrierer forbundet med OPP.
- Etablere et OPP råd bestående af vejsektorens parter og de parter, som kan være med til at få processen til at glide, herunder international ekspertise.
- OPP rådet tager initiativ til at etablere en OPP taskforce som skal udbrede know-how om OPP på bilateralt plan.
- Afklare grundlæggende juridiske spørgsmål: hvis der er hard-core problemer, må juridisk ekspertise fremkomme med forslag til afhjælpning. Eller aflive myter om disse problemer. Usikkerhed er en "dræber".
- Politisk valg af det langsigtede ambitionsniveau: pletvise, enkeltstående OPP-projekter vil opretholde relativt større initial omkostninger for de private operatører, så det er vigtig med en lang horisont.
- Generel screening af statsvejnettet: gennemgå statsvejnettet med henblik på at foreslå mulige OPP-projekter.
- Få nogle konkrete erfaringer hurtigst muligt ved at udbyde driften af en eller

flere eksisterende strækninger. Start f.eks. med den fynske motorvej.

De to store broforbindelser over Storebælt og Øresund har været brugerfinansieret, lige som dette også vil være tilfældet for broforbindelsen over Femer Bælt.

Brugerbetaling af sådanne forbindelser er en god løsning fordi der er tale om nye, helt særskilte forbindelser.

På samme måde kan man forestille sig brugerbetaling af nye forbindelser, der supplerer de eksisterende veje – navnlig hvis der bygges en Kattegatbro.

I lighed med flere andre lande kan Danmark spare tid og penge ved at den offentlige sektor inddrager den private sektor endnu mere i opgaveløsningen.

Nord-syd og øst-vest stadig afgørende for den nationale trafik

Danmarks geografi har nu i mere end 100 år dikteret bygningen af en transportinfrastruktur, der tilgodeser forbindelser på tværs og på langs igennem landet.

Samhandelen med Danmarks nabolande og behovet for at skabe en effektiv sammenkobling af de indre dele af landet med den tyske grænse og Danmarks havne, har ført til et H – først på bane og siden på vej.

Såvel øst-vest som nord-syd trafikken har næsten uafbrudt vokset, og især færdiggørelsen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund har understreget betydningen af en effektiv transport-infrastruktur som kan binde landet sammen.

Væksten i trafikken er ikke ens i alle dele af landet og der er også store forskelle hvis man opdeler på transportformål.

For persontrafikken spiller øst-vest forbindelsen f.eks. en større rolle, end den gør for godstrafikken, hvor hovedstrømningerne går fra nord til syd igennem Jylland og Sjælland.

Beregninger udført både til og efter Infrastrukturkommissionen viser, hvordan bl.a. Vejle-fjord-, Lillebælts- og Storebælts-broerne vil have for lidt kapacitet indenfor bare en 20-årig periode.

Et blik på udsigterne for fremtidens gods-transport på veje viser, hvor stor betydning det vil have at få øget kapaciteten på de nord-syd gående forbindelser.

For persontransporten viste åbningen af Storebælts-forbindelsen i 1998 potentialet i bedre trafikforbindelser mellem landsdelene.

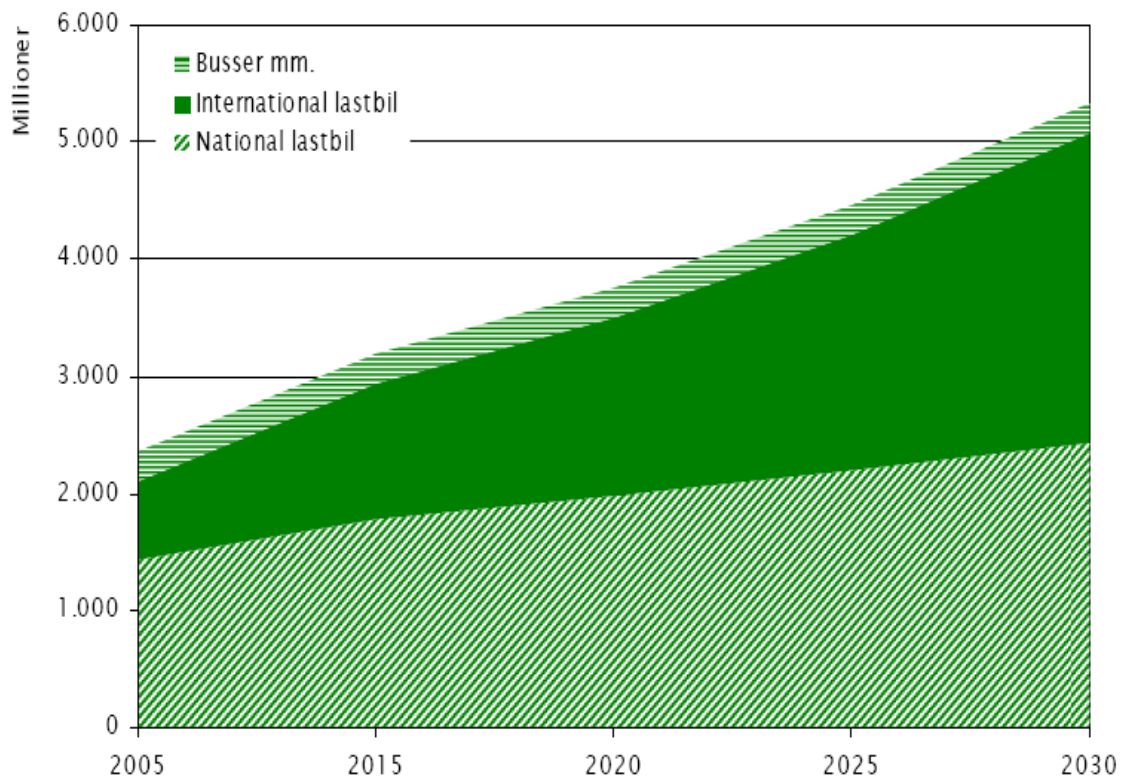


Illustration fra Infrastrukturkommissionen

Springet i omfanget af persontransport kan beregnes til 30-35% og illustrerer, at det underliggende øst-vest transportbehov er betydeligt.

Jernbanetransport har en væsentlig rolle at spille for øst-vest forbindelsen, men vil ikke overflødiggøre behovet for at investere i større kapacitet for vejtransport.

Det er værd at fremhæve disse hovedstrømninger på tværs og på langs af landet, fordi de netop understreger behovet for at tænke i en landsdækkende, sammenhængende plan.



Fremskrivning af trafikken af tunge køretøjer (højt vækst scenarie), DTF 2007.

**Det er vigtigt, men ikke nok, at fokusere på de regionale og lokale fremkomme-
lighedsproblemer. Pletvise løsninger risikerer at være ude af balance med beho-
vene i den nationale trafik.**

Forslag: Gennem Sjælland

Trafikken gennem Sjælland forbinder på den nord-sydgående linje Skandinavien med Centraleuropa og København med Sjælland i det hele taget.

Den øst-vestgående linje forbinder København og Sjælland med Fyn og Jylland samt større byer som Roskilde, Slagelse og Kalundborg med København. Som det ser ud i dag "låner" den øst-vest gående landstrafik et stykke af den nord-sydgående, idet størstedelen går via Køgebugt-motorvejen.

Med hensyn til den nord-sydgående trafik vil en følge af den faste forbindelse over Femern være en udvidet kapacitet på vej (og bane) på strækningen til og syd for Køge. De eksisterende planer dækker derfor i noget omfang behovet.

I forhold til Vestsjælland er der behov for at føre en opgradering af vejforbindelsen helt igennem til Kalundborg. Dels af hensyn til at få en bedre trafikafvikling i hele Sjællandsregionen og dels af hensyn til forbindelsen mellem landsdelene.

For Sjælland som helhed – herunder især for transittrafikken – vil det være af største betydning, at trafik, der ikke vedrører København, kan føres uden om København og den allerede overbelastede strækning til Køge.

En helt ny motorring 5 er derfor et afgørende led i at realisere et dobbelt net for så vidt angår Sjællands side.

Linjeføringen for ring 5 kan i princippet lægges på flere forskellige måder. Herunder er det værd at overveje at lægge en ny motorvej sammen med en eventuel ny, diagonal jernbaneforbindelse mellem Ringsted og København.



*Grøn: Igangværende eller planlagt.
Gul: Forslag om udvidelser.
Rød: Forslag om nye motorveje.
Stiplet: Andre overvejelser/længere sigt.*

Prognoser har vist, at Øresundsbroen vil have opbrugt sin kapacitet indenfor 10-20 år. Af denne grund og af hensyn til ønsket om at føre transittrafik uden om København og Køge, må en fast Helsingør-Helsingborg forbindelse forberedes. Det er - som ring 5 - en naturlig følge af Femern forbindelsen.

Regeringens forslag fra december 2008 om udbygning af motorvejene til Helsingør og Frederikssund er forudsat er taget med på kortet.

Formentlig vil det være nødvendigt at føre udvidelser igennem hele vejen til Helsingør og Hillerød.

Forslag: Storkøbenhavn

En af de massive udfordringer på Sjælland, er trafikken i Storkøbenhavn.

I Storkøbenhavn findes de mest trafikerede veje i landet, og nogle steder er bebyggelse og veje så tæt på hinanden, at man ikke uden meget store omkostninger vil kunne udvide vejkapaciteten.

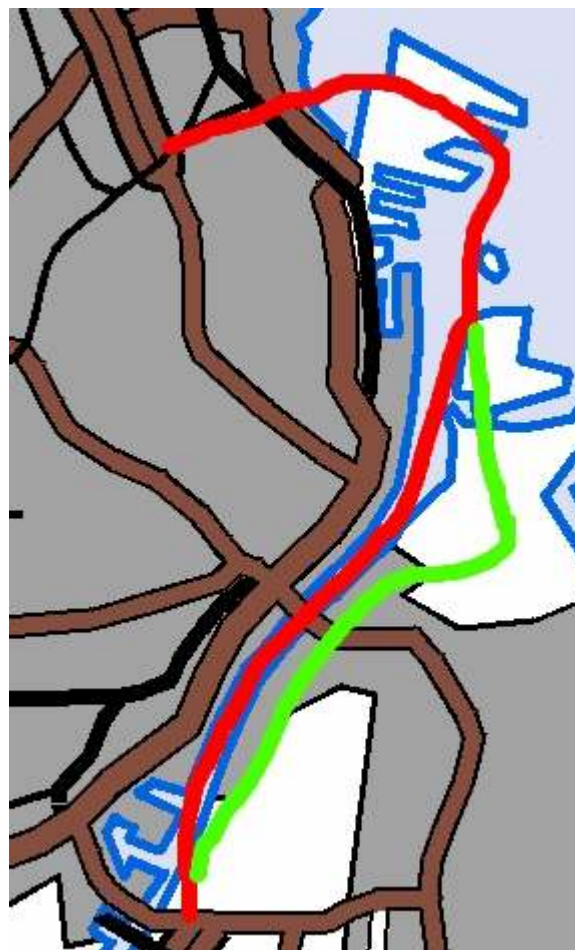
Københavns trafikproblemer skal derfor løses af en kombination af udbygget kollektiv trafik og udbyggede omfartsveje.

Dansk Vejforening foreslår en ring 5 til at lede transittrafik uden om København og en færdiggørelse af ring 4 som motorvej som en aflastning af motorringvej 3, der ikke kan udbygges yderligere.

En østlig ringforbindelse i form af en tunnel vil også være en oplagt mulighed for at lede uvedkommende trafik uden om København og vil forkorte rejsetiden til og fra Amager.

Den østlige ringforbindelse er af Københavner-tunnelgruppen skønnet til at ville koste ca. 20 mia. kroner – gennemført som et OPP projekt.

Disse ringforbindelser vil være med til at forbedre pendling og transport imellem København og dens omegnskommuner modsat i dag, hvor meget af denne trafik føres ind over motorringvej 3.



To alternative forslag der er i spil til en forbindelse øst om København. Den røde linje er en havne-tunnel mens den grønne har en alternativ linjeføring fra Refshaleøen og syd på, delvist i tunnel.

Forslag: Over Fyn og mellem Sjælland og Jylland

Trafikken mellem øst- og vestdanmark har været afgørende for mange års trafikpolitiske beslutninger om anlæg. Hensynet til denne trafik er afgørende, fordi den forbinder to regioner – Jylland og Sjælland – der er sammenlignelige i størrelse i form af befolkning, arbejds- og uddannelsespladser.



*Grøn: Igangværende eller planlagt.
Gul: Forslag om udvidelser.
Rød: Forslag om nye motorveje.
Stiplet: Andre overvejelser/længere sigt*

Dertil kommer naturligvis den regionale trafik på Fyn, hvor Fyns to motorveje i høj grad er med til at skabe både regional sammenhæng og en effektiv opkobling på arbejdsmarkedene og erhvervslivet på Sjælland og i Østjylland.

Udsigterne for øst-vest trafikken er en fordobling de næste 30 år, og det siger derfor sig selv, at der er behov for at udvide kapaciteten.

En meget omtalt løsning er en bro over Kattegat. Konsulentfirmaerne Rambøll-management og NIRAS har regnet på mulige linjeføringer, trafik og økonomi. Projektet vurderes af NIRAS til at ligge i størrelsesordenen 100 mia. kroner.

Det vil derfor være en stor beslutning at konstruere denne forbindelse, men muligheden bør undersøges helt konkret, fordi trafikudviklingen peger på nødvendigheden af det.

Alternativet til Dansk Vejforenings plan er på længere sigt en konstant udbygning af Fynsmotorvejen og en ny Storebæltsbro. Det er næppe hverken hensigtsmæssigt eller rentabelt.

Dansk Vejforenings forslag om et dobbelt net bygger derfor på, at der under alle omstændigheder skal sættes på en alternativ øst-vest rute, som kan supplere og aflaste Storebælts- og Lillebæltsbroen samt Fyns motorvej.

I forslaget er strategien at forberede til en fast forbindelse ved at bygge de nødvendige tilslutnings-motorveje på Sjællands- og Jyllandssiden. Til gengæld skal man ikke vente på hverken færdiggørelsen eller en beslutning om en fast Kattegatforbindelse. Selv i bedste fald kan der nemlig nemt gå 20 år eller mere, før en forbindelse står klar til brug. I mellemtiden bør der investeres i en effektiv færgeforbindelse, som har høj kapacitet.

Udbygningen på sjællandssiden vil desuden have den fordel at forbedre adgangen til Kallundborg havn betydeligt.

På Jyllandssiden er der vist et "liggende Y" i forbindelse med Kattegat. Det hænger sammen med at Kattegat ikke blot skal være en mere effektiv forbindelse mellem Århus/Nordjylland og København. Kattegat skal også aflaste Fyn for trafik fra midt- og vestjylland til Sjælland således, at øst-vest trafikken i princippet deles over i to lige store dele.

Alternativet til Dansk Vejforenings plan er på længere sigt en konstant udbygning af Fynsmotorvejen og en ny Storebæltsbro. Det er næppe hverken hensigtsmæssigt eller rentabelt.

Forslag: Gennem Jylland

En stor del af Danmarks eksport går gennem Jylland. Jylland er desuden en sammenhængende arbejdsmarkeds- og erhvervsregion som er sammenlignelig med Sjælland.

Derfor er der en stigende trafik internt i den jyske region samtidig med en stigende nord/syd trafik i forbindelse med samhandlen med udlandet.

Der skal være plads til begge dele, men det er ikke fornuftigt at samle al trafikken på den samme strækning.

For eksempel er der ingen grund til, at trafikken fra produktionen i erhvervsområderne i nordvestjylland skal tage den lange tur ind over den østjyske motorvej, hvor den bliver blandet med østjyllands lokale pendlertrafik. Det giver i dag anledning til mange køproblemer.

En ny motorvej på langs af Jylland, i nærheden af den gamle hærvej, vil lede en stor del af den nord/sydgående trafik uden om de trængselsramte områder i Østjylland. Til gavn for såvel Østjylland som resten af Jylland og miljøet.

Den konkrete placering af den nye, langsgående motorvej er i den nordlige ende her vist med en linjeføring, der passer til den kommende motorvej ved Silkeborg.

En anden mulighed ville være at koble den til de nye motorveje omkring Herning. Det vil spare nogle anlægsomkostninger, men vil til gengæld give anledning til en ca. 20 kilometer længere rejse fra nord til syd. Set i forhold til kroner og miljø er den her viste løsning derfor nok den bedste.

Den midtjyske motorvej bør kombineres med højkvalitetsforbindelser til områderne i Holstebro, Skive og Viborg. Det kan være som motortrafikveje, der er forberedt til en eventuel senere udbygning til motorvej.

Den jyske motorvej skal ramme i nærheden af Billund lufthavn for at give en optimal betjening af denne internationale port, som er af såvel national som regional betydning.

I sydjylland er der tegnet to løsninger.



Grøn: Igangværende eller planlagt.

Gul: Forslag om udvidelser.

Rød: Forslag om nye motorveje.

Stiplet: Andre overvejelser/længere sigt

På lang sigt vil det give mening at fortsætte den jyske motorvej hele vejen til den tyske grænse. På den måde bliver det meste af det jyske motorvejsnet fordoblet.

Løsningen forudsætter dog, at der er en tilsvarende forbindelse klar syd for grænsen, hvilket endnu ikke er afklaret.

I første omgang er det derfor den bedste løsning at sørge for en kobling fra den jyske motorvej fra Vejen og til ud for Haderslev.

Det vigtigste i den sammenhæng er at komme uden om Kolding-området, hvor megen trafik allerede i dag skaber trængsel.

Østjylland

Trafikken i Østjylland er bl.a. af Infrastrukturkommissionen og regeringen udpeget som et af de områder, der skal sættes særsomt fokus på. Det skyldes de begyndende trængselsproblemer fra trekantsområdet og op til Århus-egnen. Dette område fungerer allerede i noget omfang som en sammenhængende byregion, og dette medfører bl.a., at trafikken på østjyske motorvej bærer meget lokal og regional trafik.

Som nævnt er der på denne strækning udsigt til en markant stigning i trafikken for såvel den lokale/regionale som den nationale og internationale trafik.

Det er derfor urealistisk, når regeringen regner med, at sideudvidelser af den østjyske motorvej alene kan klare Østjyllands fremtidige behov for motorveje. Der vil på sigt formentlig være behov for 8 spor under alle omstændigheder, og fremtidige udbygninger bør tage højde for dette.

En motorvej langs den jyske højderyg vil aflaste Østjylland for så vidt angår transit trafik og et "hængsel" sydøst for Århus til den øst-vest gående rute over Kattegat vil lede en del af den nationale trafik mellem Østjylland og København uden om trekantområdet og Århus.

Nærmere beregninger må vise, om ikke løsningen kan spare de ekstra broer over Lillebæltsbro og over Vejle fjord som vil være helt nødvendige, hvis der alene satses på det nuværende motorvejs-H.

Det er urealistisk, når regeringen regner med, at sideudvidelser af den østjyske motorvej alene kan klare østjyllands fremtidige behov for motorveje.

Vejplaner i vores nabolande

Når man skal vurdere behovet for motorveje i Danmark, er det naturligvis vigtigt også at se behovet i sammenhæng med veje og vejplaner i vores nabolande.

Sverige

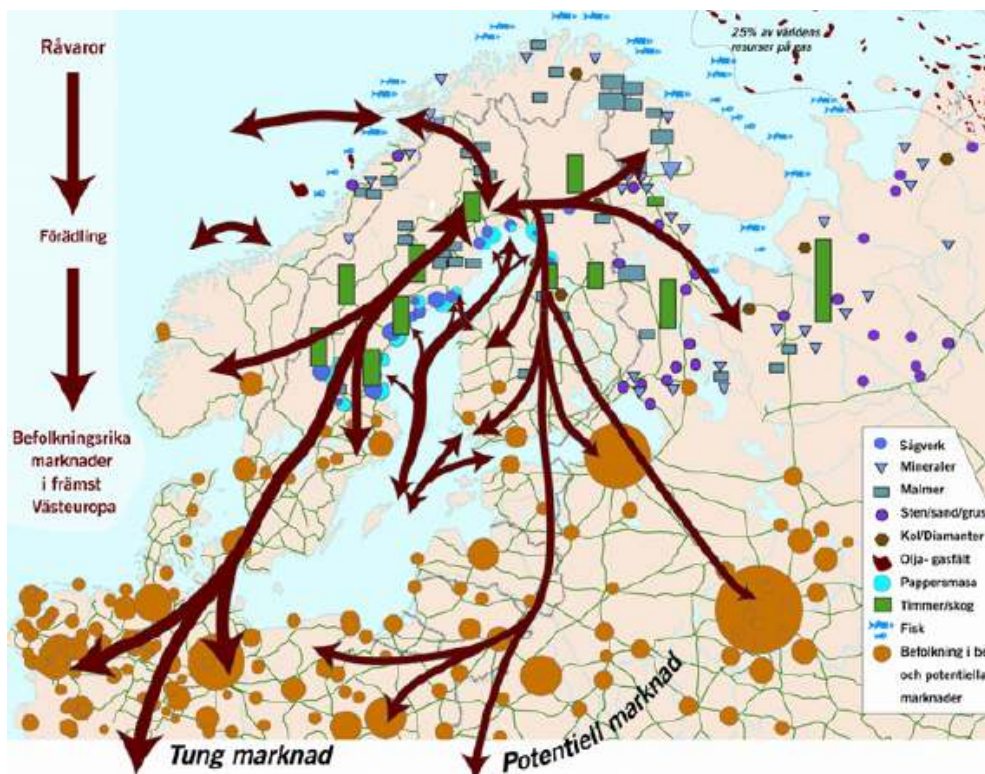
I Sverige fremlagde regeringen i 2008 det der svarer til en handlingsplan for at håndtere udfordringerne i infrastrukturen frem til 2021. Handlingsplanen skal efterfølges af en egentlig plan med konkrete forslag til investeringer og påvirkning af trafikken.

I handlingsplanen regner regeringen med at afsætte 217 mia. SEK til investeringer i infrastrukturen, herunder i veje. På vejområdet lægges der op til en satsning på bl.a. Europa-vejene, som forbinder Sveriges regioner og større havne.

Det drejer sig bl.a. om at sikre den bedst mulige sammenhæng med nabolandenes infrastruktur og om at vurdere kapacitetsbehovet i forhold til samhandel med udlandet og transittrafik.

Baggrunden er især forventningerne til væksten i godstrafik, herunder på veje. Som det fremgår af illustrationen, forventes en stor andel af stigningen at komme fra de eksporterende erhverv og i retning mod syd.

En stor del af godset føres frem til havnene – f.eks. i Göteborg. Men forventningerne peger også på, at der må forventes en stigende transittrafik fra Sverige gennem Danmark allerede inden den faste forbindelse over Femern Bælt er bygget.



Danmarks og nordeuropas trafikale udsigter, set fra en svensk synsvinkel (Infrastrukturplaner 2010–2019, positionsdokument för Västerbottens och Norrbottens län oktober 2007)



*Udsnit af den tyske behovsplan for motorvejsnettet. Farveko-
derne viser forskellige stadier for projekterne, herunder, hvor
påtrængende udbygningsbehovet er.*

Norge

Den norske regering har i marts 2009 frem-
lagt en national transportplan for perioden
frem til 2019.

I en ambitiøs satsning på såvel nyanlæg som
vedligeholdelse afsættes 154 mia. NKK til
vejene over de næste 10 år, hvilket er en
forøgelse på 60% i forhold til det tidligere
niveau.

Beløbet anvendes til en lang række projekter
over det meste af landet. Herunder bygges

Tyskland

De større byer i Tyskland bindes sammen af
et netværk af veje på 230.000 kilometer. Her-
af er godt 50.000 km motorvej.

I 2004 vedtog Tysklands Bundestag en fler-
årig plan for udbygning og udvidelse af mo-
torvejsnettet. Planen, der strækker sig frem til
2015, afsætter som basisbevilling i alt 80 mia.
EUR (knap 600 mia. kroner) til såvel nye mo-
torvejsstrækninger som udvidelse af eksiste-
rende strækninger.

I forbindelse med konjunkturtilbageslaget i
2008 og 2009 er der iværksat krisepakker
som på vejområdet tilføjer yderligere 10 mia.
kroner.

Udbygningsplanen tager udgangspunkt i de
behov, den trafikale udvikling medfører. Prio-
riteringen af de enkelte projekter indbyrdes er
primært foretaget ud fra en cost/benefit be-
tragtning, men også under hensyn til miljøet.
Det er desuden et selvstændigt formål med
planen at færdiggøre en række huller i net-
værket.





Tysklands motorvejsplan opererer som den
danske, med en jævnlig revurdering af den
rækkefølge de enkelte projekter skal iværk-
sættes, men i modsætning til den danske
regerings trafikplan er der altså i Tyskland på
forhånd en slags "masterplan", som viser det
langsigtede mål.

230 km. motorvej, 80 km vej skal have jord-
skredssikring, 750 km vej skal have midterau-
toværn, og 2.000 rastepladser skal opgrade-
res.

Blandt de prioriterede formål med planen er
foruden øget sikkerhed et ønske om at redu-
cere transporttiden mellem byerne og de en-
kelte regioner.

Planen afsætter endvidere 92 mia. til jernba-
ner.

Bilag: Det samlede forslag

- | | |
|---|------------------------------------|
|  | Planlagt eller allerede iværksat |
|  | Udvidelse af eksisterende motorvej |
|  | Ny motorvej |
|  | Andre overvejelser/længere sigt |



Om Dansk Vejforening

Dansk Vejforenings mission er - overordnet set - at rette fokus mod de steder, hvor vejsektoren kan udvikles og forbedres. Det gælder på flere områder: færdselssikkerhed, miljø, vedligeholdelse, anlæg, ITS, planlægning og prioriteringer med mere.

Fælles interesser på tværs af brancher

Vores medlemmer kommer fra en lang række forskellige brancher, men de har en fælles, professionel interesse i en velfungerende vejsektor. Dansk Vejforening skaber en forbindelse mellem de fælles interesser på tværs af brancher, hvoraf nogle ellers sjældent ville komme i berøring med hinanden.

Netværket

Medlemmerne sætter pris på muligheden for at møde andre fra vejsektoren i Dansk Vejforenings regi - f.eks. i forbindelse med vores møder eller arrangementer. Dansk Vejforening er en del af medlemmernes uundværlige, professionelle netværk.

En ekstra kommunikationskanal

Vores medlemmer har ofte deres egne PR og informationsfunktioner. Det erstatter medlemskabet af Dansk Vejforening ikke. Men vores budskaber når dels ud til en anden kreds af modtagere og giver dels en ekstra chance for, at medlemmets interesser bliver hørt.

Den eneste erhvervsorganisation på vejområdet

Der er mange aktører og debattører i trafikpolitikken. Men de fleste er enten brancheorganisationer eller offentligt finansierede organisationer. Dansk Vejforening får ingen offentlige tilskud og er den eneste erhvervsorganisation der udelukkende beskæftiger sig med vejområdet.

"Jeg kan gøre en forskel"

Med til en stærk faglig indsigt hører som oftest også gode idéer til, hvordan tingene kan gøres bedre. Vores medlemmer har sådanne idéer og får i Dansk Vejforening en mulighed for at omsætte dem i udspil og debatoplæg, der er handlingsrettede. Dansk Vejforening er

organisationen for de, der ikke er tilfredse med blot at drive en god virksomhed, men som også gerne vil bruge deres indsigt til aktivt at forbedre vejsektoren.

Uafhængig trafikpolitisk aktør

Dansk Vejforening deltager gerne i udvalgte dele af den trafikpolitiske debat. Vores bidrag tager alene udgangspunkt i medlemmernes behov og er ikke låst af en bestemt trafikpolitisk holdning eller et partipolitisk hensyn.

Direkte indflydelse

Dansk Vejforening er en lille, overskuelig organisation. Gode idéer kan omsættes til handling uden en lang formel beslutningsgang. Aktive medlemmer kan som regel også blive valgt ind i foreningens bestyrelse og være med til at formulere foreningens politik.

Konference- og mødeaktivitet

Dansk Vejforening har igennem årene arrangeret en række konferencer og medlemsmøder. Det har været om faglige emner som ITS, trafik i byerne og road pricing mv. og der har været besigtigelsesture til f.eks. Københavns Metro, Øresundsbroen og Folkevognsfabrikkerne. Vores arrangementer er en unik mulighed for medlemmerne fra vidt forskellige organisationer til at møde hinanden.

Dansk Vejforenings analyser og information

I en travl hverdag i virksomheden kan det være svært at følge med den ofte hektiske udvikling i trafikpolitikken. En af Dansk Vejforenings opgaver er at give medlemmerne information om aktuelle emner i trafikpolitikken, nye rapporter, og nye forslag mm. Lejlighedsvis går vi i dybden med en analyse af en udvalgt problemstilling - enten til medlemmernes orientering eller som led i vores kommunikation med beslutningstagerne.

Få mere at vide

Du kan få mere at vide om Dansk Vejforening ved at besøge hjemmesiden www.dv.dk eller kontakte sekretariatet på 3678 7837

Vores medlemmer

Vi kunne ikke have sat vores præg på 20 års trafikdebat eller have udarbejdet dette oplæg, hvis det ikke var for støtten fra vores medlemmer.

Tak til vores medlemmer:

Medlemmer – kategori A

3M A/S	Dansk Transport og Logistik
Arkil A/S	Eurostar Danmark A/S
Asfaltindustrien	ITD
Business Danmark	LMK VEJ A/S
Carlsberg Danmark A/S	NCC Roads A/S
Codan Forsikring	NYNAS A/S
Colas Danmark A/S	OK a.m.b.a.
Danmarks Automobilforhandler Forening	Topdanmark Forsikring A/S
Dansk Byggeri	

Medlemmer – kategori B

Bilfærgernes Rederiforening	Olsen Engineering ApS
Brancheforeningen for Trafikmarkering i DK	Pankas A/S
Brøste A/S	Q-Park Danmark
C You ApS	Rambøll A/S
COWI	Shell Bitumen
dankalk K/S	Siemens A/S
Dansk Trafik Teknik A/S	Skanska Asfalt A/S
Epoke A/S	SWARCO A/S
Falck A/S	Thisted Forsikring
Grontmij Carl Bro	TOTAL Bitumen Skandinavien ApS
Inreco A/S	Via Trafik Rådgivning ApS
ITTM A/S	Wirtgen
Monarch A/S	YIT A/S
Munck Asfalt A/S	

Serviceabbonenter

Danmarks TransportForskning	Næstved Kommune
Frederiksberg Kommune	Odsherred Kommune
Frederikshavn Kommune	Region Midtjylland
Gladsaxe Kommune	Region Sjælland
Greve Kommune	Slagelse Kommune
Guldborgsund Kommune	Sund & Bælt A/S
Haderslev Kommune	Syddjurs Kommune
Hedensted Kommune	Transportministeriet, 1. kontor
Herning Kommune	Udviklingssekabet By & Havn I/S
Hillerød Kommune	Varde Kommune
Holbæk Kommune	Vejle Kommune
Kolding Kommune	Viborg Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune	Vordingborg Kommune
Middelfart Kommune	Aabenraa Kommune