

- POLITISK NOTAT

## Danmarks bedste kommune til at styrke infrastruktur og mobilitet

Et velfungerende vejnet, gode havne og lufthavne samt velfungerende kollektiv trafik sikrer mobilitet, og er en forudsætning for, at der kan skabes arbejdspladser, tiltrækkes borgere og skabes vækst overalt i Danmark. Gode transportløsninger giver muligheder i hverdagen for borgere og virksomheder, der hurtigt og bekvemt kan nå alle dagens gøremål: Alt fra pendling til og fra uddannelse og/eller arbejde, til transporten til og fra fritidsaktiviteterne.

Mange kommuner har desværre underprioriteret dette området i årevis, hvorfor der nu er et kæmpe behov for at give den lokale infrastruktur et løft. Køer på de danske veje koster årligt tidsspilde svarende til 68.000 fuldtidsstillinger. Derudover skader køerne klimaet som helhed, ligesom det rammer lokalt, når et stort antal køretøjer holder i tomgang, og støjer samt forurener.

Hver tredje sidder i kø til og fra arbejde hver dag, og en ud af syv har oplevet at skifte job, grundet for lang transporttid. 67 pct. af denne pendling sker i bil, 18 pct. på cykel, og kun 10 pct. i kollektiv trafik<sup>1</sup>. Derudover transporteres der hver dag enorme mængder af varer og personer på vejene med lastbiler og andre transportmidler, som i særlig høj grad har behov for et velfungerende vejnet for at kunne levere den service, som borgerne forventer.

For at kunne sikre bedre rammer for vækst, udvikling og velvære er bedre veje, baner, lufthavne og havne derfor vigtige.

Udbygning, opgradering og vedligehold kan dog ikke stå alene. Transport har stor betydning for den grønne omstilling, så det er vigtigt at kommunerne - med udgangspunkt i lokale planer - arbejder hen imod, at investeringerne er fremtidssikrede og i absolut topklasse.

Derfor fremlægger Dansk Erhverv her en række konkrete forslag, som kan implementeres i alle landets kommuner. Dertil kommer en række succeshistorier, der giver eksempler på, hvordan handlekraftige kommuner har styrket infrastrukturen og mobiliteten til gavn for borgere og virksomheder.

---

<sup>1</sup> Transportvaneundersøgelsen. DTU, marts 2021.

## Dansk Erhverv anbefaler

### Bedre forhold for cyklister og andre tohjulede

For at mindske trængsel på vejene, forbedre folkesundheden og reducere både luft- og støjforurening, er det vigtigt at sikre bedre forhold for cyklister og andre tohjulede. Trafikanter på f.eks. en cykel fylder markant mindre i trafikken, og har et bedre fysisk og mentalt helbred. Da 18 pct. af pendlere er cykellister, er en stor del af arbejdsstyrken – især i byerne – afhængige af en veludbygget infrastruktur på området.

Samtidig betyder f.eks. el-cykler, at stadig længere distancer er mulige for cykelpendlere. Alternative transportformer som el-cykler, el-løbehjul, hoverboards, el-skateboards mv. er relativt nye transportformer, som også skal tænkes ind i udbygning og opgradering af den samlede transportinfrastruktur.

### Dansk Erhverv foreslår, at:

- kommunerne søger de puljer, som løbende oprettes fra statsligt hold, til medfinansiering af cykelstier og lignende infrastrukturelle projekter.
- opladningsinfrastruktur til tohjulede eldrevne transportmidler forbedres.
- lokalplanerne i videst mulig udstrækning skal tillade udlejning og brug af alternative tohjulede transportformer.
- der er tilstrækkeligt med parkeringsmuligheder og adgang til luftpumper, lænestativer mv. for cykellister i det offentlige rum.

### Anlægs- og driftsopgaver skal sættes i udbud

For at få mest mulig infrastruktur for pengene er det afgørende at få alle relevante aktører i spil - herunder også de mange private virksomheder, som med både know-how og moderne teknologi kan sikre, at kommunen får den mest fremtidssikrede infrastruktur til den bedste pris. Dette uanset om der er tale om anlæg af en ny cykelsti, den løbende vedligeholdelse af fortovene eller den rutinemæssige snerydning. Det gælder også for den kommunale transport i forhold til f.eks. skole- og busser samt anden person- og varetransport.

### Dansk Erhverv foreslår, at:

- alle anlægs- og driftsopgaver i udgangspunktet sendes i udbud for at lade private aktører komme med deres bud – og pris - på opgaveløsningen.
- der tænkes i *hvad* en opgave skal løse – og ikke *hvordan* den skal løses. Det giver mulighed for nye og bedre metoder samt fremgangsmåder.
- kommunen ikke selv producerer ydelser, som private i forvejen kan tilbyde, til en tilfredsstillende kvalitet og pris.

### Konkrete måltal for investeringer i vej- og cykelnettet

For at sikre en løbende udbygning, opgradering og vedligeholdelse af det kommunale vej- og cykelnet, er det nødvendigt at man kommunalt lægger sig fast på nogle konkrete måltal for hvor meget, man ønsker at investere i området, når budgetterne lægges.

Sådanne måltal er med til at sikre, at der altid er et fast beløb til politisk prioritering inden for området, hvorved der altid vil være investeringer i gang i en given størrelsesorden til gavn for borgerne og virksomhederne i kommunen. Såfremt der er lokale ønsker til opgraderinger af det statslige vejnet, kan kommunerne med fordel afsætte midler til eventuel medfinansiering i håbet om, at projektet kan blive realiseret hurtigere.

#### Dansk Erhverv foreslår, at:

- der vedtages faste minimumsbeløb, som øremærkes til nyanlæg, vedligeholdelse og opgradering af vej- og cykelnettet til politisk prioritering ved hver budgetlægning.
- der ved etablering af nyanlæg altid budgetteres med den løbende vedligeholdelse af vejen eller cykelstien, således at det ikke står og forfalder.
- man lokalt afsætter midler til medfinansiering af statslige projekter, som ønskes prioriteret lokalt. Det kunne være yderligere motorvejsramper, støvjærn, rundkørsler eller stikveje af fælles interesse.

#### **Fremtidssikring af den trafikale infrastruktur**

Det er vigtigt, at den trafikale infrastruktur er gearet til fremtidens udfordringer og bygger på moderne teknologi og løsninger. Fremtidens rene og grønne køretøjer købes kun, hvis de kan oplades og optankes lokalt. Det er en afgørende forudsætning, for den grønne omstilling af både persontransport og godstransport, at der sker en udvikling og udbredelse af alternative drivmidler som el, brint og P2X. I dag er en række grønne drivmidler allerede veltestede og implementeringsparate, men disse bliver hindret af manglende lade- og tankinfrastruktur.

Et eksempel på moderne teknologi er asfalt, der absorberer støj, kan opsuge regnvand og lagre udledningssgasser. Tilsvarende findes der rasteplasser med lade- og tankinfrastruktur, dimensionering af relevante veje til fremtidens køretøjer (bl.a. modulvogntog, dobbeltrailere mv.), hvilket blot er nogle af de områder, hvor udviklingen er gået stærkt i de senere år – og vil accelerere i fremtiden.

Der kan skabes bedre rammevilkår for levering i ydretimerne. Det betyder, at levering til f.eks. dagligvarebutikker sker om natten, så last- og varebiler ikke fylder i trafikken, når privatpersoner primært benytter vejene. Det skaber en mere glidende trafik for alle parter, og kan reducere distributionskøretøjernes brændstofforbrug med op til syv pct. til stor gavn for klimaet. I et samarbejde mellem kommunen og erhvervslivet kan der opstilles klare rammebetingelser for, hvornår tilladelse til levering i ydretimerne kan opnås. Det kan f.eks. være, at el- og brintvarebiler automatisk får tilladelse, så der skabes større incitament til at investere i grønne køretøjer.

Intelligent trafikstyring kan fremme mobiliteten markant ved at trafiklys styres efter trafikmængde, hastighedsgrænser justeres med digitale skærme og sensorer i vejen kan meddele, hvornår der er behov for saltning om vinteren. Disse er alle tiltag, som løbende bør implementeres.

#### Dansk Erhverv foreslår, at:

- der målrettet benyttes asfalt med moderne muligheder, som f.eks. SRS-belægninger og drænasfalt, hvor det giver mening. F.eks. i bynære områder for at reducere støj, lavtliggende veje, for at aflede vand eller tætbebyggede områder eller for at begrænse forurening.
- der tværkommunalt arbejdes for et sammenhængende vejnet for bl.a. modulvogntog.
- de regionale lufthavne understøttes i deres udvikling.
- der etableres lade- og tankstandere på kommunale raste- og parkeringspladser.
- intelligente løsninger som f.eks. digitale trafikskærme og fleksible trafiklys implementeres som en naturlig del af opgraderinger og nyanlæg.
- der etableres klare rammevilkår kommuner og erhvervslivet imellem for opnåelse af tilladelser til levering i ydretimerne.

## Handlekraft, der har styrket infrastruktur og mobilitet

### Intelligente signalanlæg effektiviserer morgentrafikken

Kolding Kommune har investeret i et intelligent lyskryds. Dette har gjort morgentrafikken 33 pct. hurtigere. Det fungerer ved, at radarer overvåger trafikken, og justerer, hvornår der skal gives rødt eller grønt lys. Man kan justere farten med dynamiske hastighedstavler eller ved at sætte skilte op, der kan advare om kø og at foreslå andre ruter, hvis trafikken er gået i stå. Initiativet har dermed reduceret trængsel, forbedret miljøet grundet reduceret tomgangskørsel og forøget mobiliteten i Kolding by. Gevinsten for de 20.000 daglige bilister er en besparelse på fem mio. kr. årligt alene på benzin<sup>2</sup>.

### Velvilje til landstandere fremmer det gode nærmiljø

Odense Kommune har sammen med en privat virksomhed besluttet at etablere op til 100 ladestanderer centralt i Odense. Odense Kommune ønsker at kunne tilbyde langt flere borgere muligheden for at kunne oplade ved offentlig vej i forbindelse med pendling og andre gøremål. Derudover er tilgangen til lade-infrastrukturen afgørende for efterspørgslen på elbiler, som ikke forurener luften, til gavn for velvære hos borgere og virksomheder<sup>3</sup>.

### Målerettede investeringer fremmer cyklismen

Aalborg Kommune har sat sig for at blive en cykelby. Det gør de blandt andet ved at have etableret "lane lights", som cyklisten automatisk aktiverer på vej ind mod et signalreguleret kryds, i asfalten på de mest befærdede ruter. Hvis man tilpasser sin hastighed til hastigheden af lysstripen i asfalten, vil man ankomme til krydset, når signalet er grønt og man undgår derfor at skulle stoppe op. Kommunen har også vedtaget en cykelpolitik, der tillader cykling i gågaden mellem 21:00 og 7:30, ligesom der løbende fokuseres på at forbedre forholdene med f.eks. lænestativer, cykelpumper og cykelparkering og andre tiltag, som skal gøre det nemmere for borgerne, der cykler i kommunen.<sup>4</sup>

## Kontaktoplysninger for yderligere spørgsmål og kommentarer



**Jesper Højte Stenbæk**

Fagchef for transport og infrastruktur

+45 4033 8877

[JHS@DANSKERHVERV.DK](mailto:JHS@DANSKERHVERV.DK)

<sup>2</sup> *Kloge trafiklys får trafikken til at glide.* JydskeVestkysten, februar 2017.

<sup>3</sup> *Stort antal centrale ladestanderer på vej til Odense.* Odense Kommune, november 2020.

<sup>4</sup> *Aalborg som cykelby.* Aalborg Kommune, 2021.

## Læs mere om infrastruktur og mobilitet

### Fire ud af ti danskere ønsker flere penge til de danske veje

April 2021

Danske beskæftigede bruger i gennemsnit 52 min. på at pendle til og fra arbejde. Dansk Erhverv har i den forbindelse undersøgt danskernes holdning til det danske vejnet og prioritering af infrastrukturprojekter. Analysen viser, at danskerne ønsker, at politikerne prioriterer flere penge til det danske vejnet. Danskerne prioriterer samlet set forbedringer af vejnettet lidt højere end forbedringer af øvrig infrastruktur. Kun seks pct. af danskerne ønsker færre penge allokert til vejnettet.

Link: <https://www.danskerhverv.dk/politik-og-analyser/analyser/fire-ud-af-ti-danskere-onsker-flere-penge-til-de-danske-veje/>

### Hvor lang tid er danskerne villige til at pendle?

Juli 2021

Dansk Erhvervs analyse viser, at 29 pct. af danskerne er villige til at pendle op til halvanden time om dagen - altså 45 minutter hver vej. Den andel lå på 43 pct. i 2018, hvorfor pendlervilligheden er dalet markant. For flertallet ligger smertegrænsen for en samlet daglig transporttid til og fra arbejde på omkring halvanden time. Hverken på tværs af regioner eller alder er der signifikant forskel på den maksimale transporttid, man er villig til at have. Link: <https://www.danskerhverv.dk/politik-og-analyser/analyser/hvor-lang-tid-er-danskerne-villige-til-at-pendle/>

### Hver tredje bilpendler sidder i kø til eller fra arbejde

April 2021

Danske bilpendlere oplever stigende trængsel på de danske veje. Tal fra Vejdirektoratet viser, at danskerne i 2018 spildte 28 mio. køretøjstimer pga. trængsel på de danske veje. Hver tredje danske bilpendler, som har kørt den samme strækning til og fra arbejde de seneste tre år, oplever stigende trængsel på den strækning. Kun to pct. oplever, at det er blevet nemmere at komme frem.

Link: <https://www.danskerhverv.dk/politik-og-analyser/analyser/hver-tredje-bilpendler-sidder-i-ko-til-eller-fra-arbejde/>

### Trængsel på det danske vejnet er dyrt for Danmark

April 2021

Danskerne spilder hver dag dyrebar tid i kø på de danske veje. Tid, som de i stedet kunne bruge på andre ting - f.eks. arbejde. Dansk Erhvervs beregninger viser, at arbejdsudbuddet kan øges med 1.800 fuldtidsansatte, hvis trængslen på det danske vejnet reduceres med 50 pct.

Link: <https://www.danskerhverv.dk/politik-og-analyser/analyser/trangsel-pa-det-danske-vejnet-er-dyrt-for-danmark>