

Bemærkninger til forslaget

Udbygningen af Vendsysselmotorvejene blev aftalt som en del af et forlig om de faste forbindelser på Storebælt. Nogle lokalvalgte politikere i området havde forlangt »som betaling« for at stemme for Storebæltsforbindelserne, at de nordjyske motorveje blev etableret henholdsvis udvidet. Prisen for den aftale var knap 2 mia. kr., og projektet skulle bestå af syv etaper med hver sit anlægsprogram.

SF kritiserede vejbyggeriet allerede ved lovens ikrafttræden, fordi der ikke ud fra saglige trafikpolitiske kriterier var belæg for så stor en vejinvestering, og det er der stadig ikke.

I sammenligning med andre lande- og motorveje i Danmark, hvor trafiktætheden, ulykkestallene samt antallet af trafikdræbte er betydelig større, forekommer det planløst og urimeligt at anlægge disse veje i stedet for at investere i bedre sikkerhed på landets mest ulykkesramte veje.

Eksempelvis har der på A 9 mellem Odense og Svendborg med en årsdøgnstrafik på 12.900 på de mest trafikerede steder siden 1988 været 439 trafikulykker med 302 tilskadede personer, hvoraf 24 blev dræbt.

Et andet eksempel med høje ulykkestal: Oddenvejen fra Holbæk til Sjællands Odde. Her var årsdøgnstrafikken på de mest trafikerede strækninger i 1992 på 17.200.

Til sammenligning har etape 98, motorvejen Hjørring-S. Bjergby en årsdøgnstrafik på 4.600-6.700. Her er anlægsarbejdet næsten afsluttet.

SF mener derfor, at den videre motorvejsudbygning af de vendsysseliske motorveje bør stoppes, samt at der bør foretages en nyvurdering af uheld, trafiktal m.v. på Danmarks lande- og motorveje for hermed at sikre, at det først og fremmest bliver trafikikkerheden og ikke studehandler, der kommer til at afgøre fremtidige vejinvesteringer i Danmark.

SF mener, at der bør sættes langt stærkere på investeringer i en udbygning og forbedring af den kollektive trafik i den samlede planlægning. (Der henvises i denne forbindelse til nedenstående citater fra Transportrådets »Fire baggrundsnotater til Trafik 2005«).

I udvalgte områder kan det ske i form af forbedringer for DSB, privatbanerne, til nye skinneanlæg m.v.

Citatet nedenfor om vigtigheden af at skaffe kollektive trafikmuligheder for pendlere viser en vej for den bedre mobilitet af arbejdskraften, der efterlyses i arbejdsløshedsdebatten.

Et eksempel: Når en motorvej koster 500 mio. kr. og en motortrafikvej på strækningen A 9 koster 360 mio. kr., burde differencen på 140 mio. kr. bruges til modernisering af jernbanen Svendborg-Odense, f.eks. med dobbeltspor, nye tog el.lign.

Mange politikere har stadig en fast overbevisning om, at »veje giver vækst«, til trods for at det er blevet imødegået i Transportrådets »Fire baggrundsnotater til Trafik 2005« (december 93, notat nr. 93 * 09):

»Danske og udenlandske analyser af de regionaløkonomiske effekter af trafikinvesteringer peger på, at udbygning af trafikinfrastruktur ikke i sig selv medfører langsigtet økonomisk vækst.

I de situationer, hvor den økonomiske aktivitet begrænses som følge af manglende transportmulighed (f.eks. alvorlige kapacitetsproblemer på vejnettet), vil udbygning af transportinfrastrukturen kunne medvirke til langsigtet økonomisk vækst. Sådanne forhold findes primært i storbyer og i udkantsområder med meget dårlig trafikbetjening. I det omfang der i forvejen findes transportinfrastruktur, er der altså ingen regionaløkonomiske argumenter for at udbygge kapaciteten, før behovet kan dokumenteres.

Et velfungerende trafiksystem er altså en nødvendighed – men ikke tilstrækkelig – forudsætning for vækst.

Flere undersøgelser påpeger, at en forbedret trafikinfrastruktur – i det omfang der er nogen mærkbar effekt – vil betyde en ændret konkurrencesituation mellem de enkelte regioner, og den vækst, der opnås via forbedret trafikinfrastruktur, vil derfor i vid udstrækning ske på bekostning af andre regioner. Eksempelvis viser analyser af højhastighedsjernbaner, at væksten centrerer i de byer, hvor togene stopper, mens andre byer langs banen oplever en afmatning.

Virksomheders transportomkostninger udgør ofte en meget lille del af de samlede omkostninger, og de besparelser, der kan opnås ved forbedret transportin-