

Et transportpolitisk udspil

En ny vej frem for fødevareklyngen



Landbrug & Fødevarer
Axelborg, Axeltorv 3
1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141

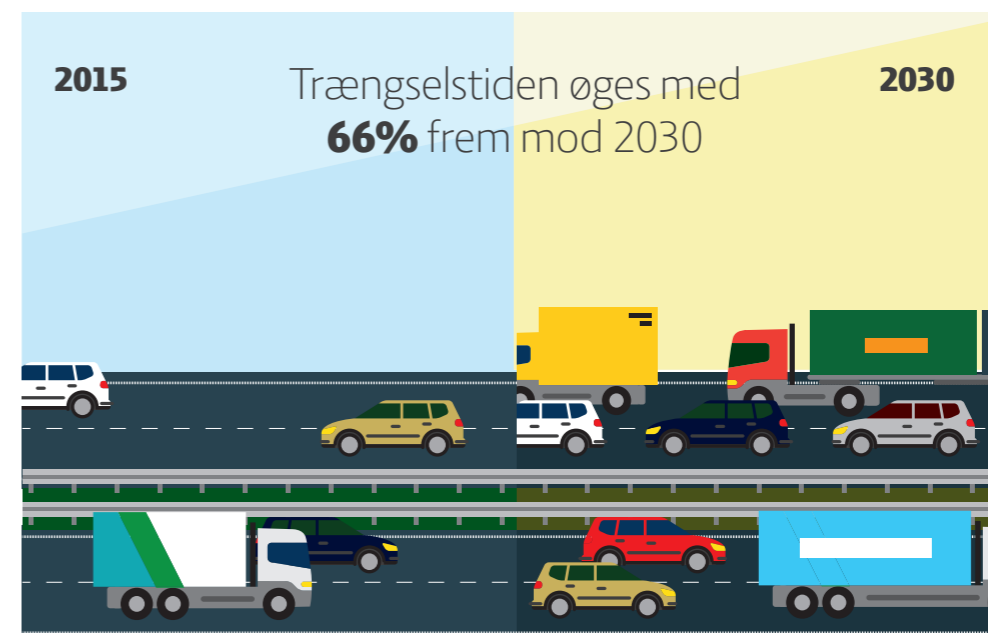
E info@lf.dk
W www.lf.dk

Landbrug & Fødevarer



Indledning

Hvert år lander der en ekstraregning på knap en kvart milliard på bordet hos den danske fødevareklynge. En regning, der skyldes spildtid på vejene, bøvlende regler og utilstrækkelig prioritering af den danske infrastruktur. Den udvikling vil fødevareerhvervet vende på hovedet. Vi skal have minimeret spildtiden, afskaffet de bøvlende regler og fremtidssikret dansk transportlovgivning.



Transportsektoren er i hastig bevægelse. Trængslen på det danske vejnet er steget med **ca. 8 pct.** over de seneste 10 år, og ifølge prognoser vil den tid, som biler kører i trængsel, stige med hele **66 pct.** frem mod 2030. Det er derfor altafgørende, at vi får den danske infrastruktur og transportpolitik til at følge med trængselsudfordringerne. Og der er nok at hente. Hvis vi kunne slippe af med al trængsel på vejnettet, vil det ifølge Landbrug & Fødevarers beregninger betyde, at arbejdsudbudet **øges med knap 10.000 personer** og generere knap **9 mia. i BNP-vækst**.

Oven i det venter fremtidens muligheder. Selvkørende teknologi tager fart, delebilismen stiger, og flere biler kører enten helt eller delvist på el. Hvad kommer alt det til at betyde for fremtidens mobilitet og trængsel? Kan en øget mobilitet også betyde mere trængsel? Og hvad med klimaet? Samfundet stiller stadig flere krav til klimavenlig transport, men spørgsmålet er, hvilke ændringer det vil medføre i vores trafikmønstre?

Der er mange ubesvarede spørgsmål og sparsomt med svar. Med dette transportpolitiske udspil

vil Landbrug & Fødevarer give sit bidrag til de løsninger, der er nødvendige for, at transporten i Danmark bliver mere effektiv, smidigere og mere fremtidssikret.

På trods af de mange ubesvarede spørgsmål, så er en ting dog sikker; mobilitet er essentielt for Danmark. Det koster tid og penge at stå stille og ved at investere i transport og infrastruktur, så investerer vi i borgere, erhvervsliv og samfund. Et samfund, som det danske fødevarerhverv spiller en særlig betydningsfuld rolle i. Fødevareklyngen eksporterer varer for **166 mia. kr. årligt**, hvilket svarer til **25 pct. af Danmarks samlede vareeksport**. Derudover skaber erhvervet knap **190.000 job i Danmark**, og jobbene har den gode og særlige egenskab, at de især er beliggende uden for de

store byer.

Tilsvarende stor er fødevareklyngens betydning på de danske veje. **Hver fjerde lastbil transporterer varer, der er relateret til det danske fødevarerhverv**, og på vejene færdes de landbrugskøretøjer, der er grundlaget for fødevareproduktionen. Et mere effektivt transportsystem har stor betydning for fødevarerhvervets konkurrenceevne. Det er afgørende, at hjulene bliver holdt i gang – både i faktisk og i overført betydning.

Der er brug for, et gearskifte i den danske transportpolitik og i infrastrukturprioriteringerne, så Danmark ikke risikerer at stå stille. Og den vision og mission vil fødevarerhvervet gerne bidrage til.

Hver 4. lastbil kører
for **fødevaresektoren**



Spildtid er en vækstdræber

Spildtid i trafikken koster hvert år det danske samfund dyrt. I den danske fødevareklynge spildes der omkring 400.000 timer i trafikken hvert år. Det giver fødevareklyngen en omkostning på knap en kvart mia. kr. Hvis man opgør det for alt gods, der bliver transporteret i Danmark, så koster det samlet knap 900 mio. kr., når lastbilerne må holde stille.

Omkostninger ved lastbilers spildtid i trafikken, 2017

	Fødevareklyngen*	Godstransport med lastbil i alt
Ture med læs, 1.000	2.753	10.228
Spildtid pr. tur, min.**	8,4 - 9,1	8,4 - 9,1
Ekstra omkostning pga. forsinkelse med lastbiler, kr. pr. time	564	564
Årlige omkostninger ved spildtid i trafikken, mio. kr.	218 - 236	811 - 879

Anm.: Omfatter danske lastbiler over 6 ton totalvægt. Ekstra omkostning pga. forsinkelse med lastbiler er givet ved den transportøkonomiske enhedspris for spildtid. *Fødevareklyngen i denne sammenhæng er inkl. transport af tobak, men ekskl. agroindustrien. **Estimatet er beregnet pba. ca. 422.000 ture (svarende til 15 pct. af fødevareklyngens ture, hvor der er indsamlet viden om spildtiden fra flere af fødevareklyngens virksomheder. Spildtiden er estimeret pba. af data fra virksomhedernes kørebøger.

Kilde: Landbrug & Fødevarer pba. flere fødevarevirksomheder, DTU transport, Transportøkonomiske Enhedspriser (2018 - priser), Danmarks Statistik, NVG41.

Foruden de direkte omkostninger begrænser spildtiden tillige væksten og udbuddet af arbejdskraft. Ifølge analyser fra Landbrug & Fødevarer vil arbejdsudbuddet kunne øges med 9.800 personer og BNP øges med 8,8 mia. kr., hvis der ikke var udfordringer med trængsel.

Et øget arbejdsudbud på 9.800 kan vi i den grad bruge i fødevareklyngen, hvor både virksomheder og landmænd aktuelt må sige nej til ordrer på grund af mangel på arbejdskraft.

Samfundsøkonomisk effekt uden trængsel

Øget arbejdsudbud, personer	9.800
Reducerede omkostninger i transportsektoren, mia. kr	0,85
Resulterende i en stigning i BNP, mia. kr.	8,8

Anm. BNP-effekten er beregnet i en økonomisk model ud fra reducerede omkostninger i transportsektoren og øget arbejdsudbud i fravær af trængsel. Andre analyser opgør de velfærdøkonomiske omkostninger ved trængsel ud fra værdi af fx øget fritid. Derfor ses ofte større omkostninger i disse analyser.
Kilde: Landbrug & Fødevarer, 2017.

Spildtid – et stigende problem

Der er intet, der tyder på, at problemet med spildtid i trafikken bliver mindre. Selvkørende biler vil blive mere attraktive med det resultat, at der kommer flere biler og mere trængsel på vejnettet. Beregninger fra Transportministeriets ekspertgruppe for mobilitet viser at den tid, som biler kører i trængsel, forventes at stige med 66 pct. frem mod 2030. Derved vil fødevareklyngens årlige omkostninger ved spildtid i trafikken stige til knap 400 mio. kr. Det er derfor afgørende, at infrastrukturen og transportpolitikken bliver parat til morgendagens udfordringer.

En smidig og fremtidssikret transportpolitik

Den danske transportpolitik er i alt for høj grad reaktiv fremfor proaktiv. Problemerne bliver først løst, når der er opstået hårdknuder. De nye løsninger, der implementeres, risikerer at blive overhalet af ny teknologi, der rejser ny udfordringer med trængsel.

Derfor er det afgørende, at vi bliver bedre til at agere frem for at reagere. Dansk transportpolitik skal op i gear og være fremsynet i stedet for efterslæbende. Vi kan starte med at plukke de lavt hængende frugter i relation til transport. Fx kan vi opnå en bedre transportafvikling og få en driftsmæssig besparelse på omkring 400 mio. kr. årligt alene ved lovgivningsmæssigt at tilskynde til en samling af landmændenes jorde, så der skal køres kortere afstande mellem markerne.

En brændende platform for fødevareerhvervet

Spildtid er en vækstræber for fødevareerhvervet, og den næsten kvarte mia. kr., som fødevareklyngen årligt spilder på at holde stille i trafikken, kan bruges langt mere fornuftigt. Med den rivende udvikling, der er inden for transportteknologien, er der behov for, at vi handler nu. Og med dette transportpolitiske udspil vil fødevareerhvervet bidrage til at fremtidssikre dansk transportpolitik. Det vil ikke bare være godt for fødevareklyngen, men for alle, der hver dag bruger den danske infrastruktur.

Vision

Fødevareerhvervet vil ikke stå stille – heller ikke i trafikken. Derfor har vi en vision om **at knække kurven for spildtid på vejnettet i Danmark, og at rammerne for transport fremmer en effektiv og produktiv fødevareklynge**. Kurven for spildtid i trafikken er opadgående – både generelt og for fødevareklyngen. Landbrug & Fødevarer vil med det transportpolitiske udspil vise, at politisk prioritering af infrastrukturen og effektive rammer for transportafviklingen er en investering i Danmark og i fremtiden.

Mission

Missionen er at bidrage til at mindske spildtid og fremtidssikre transporten i en verden, hvor ny teknologi, mangel på arbejdskraft og klimahensyn kræver nytænkning. Dermed bidrager udspillet også til bedre vilkår for et fødevareerhverv med høj produktivitet og effektivitet, der hjemtager mia. af eksportkroner og sikrer job i hele Danmark – særligt i områderne uden for de store byer.

Indholdsfortegnelse

Investeringer i infrastruktur betaler sig	10
Anbefalinger: Investering i den danske infrastruktur	13
Bedre fremkommelighed gennem mere effektivitet og mindre bøv	14
Anbefalinger: Forbedring af fremkommeligheden	19
Nye tekniske løsninger – konsekvens for mobilitet og trængsel	20
Anbefalinger: Ny teknologi og digitalisering	23
Trængsel – hvad betyder det for klima og miljø?	24
Anbefalinger: Klima og transportsektoren	25
Effektiv transport handler også om at komme sikkert frem	27
Anbefalinger: Fremmer af sikkerhed på de danske veje	29

Der er brug for, et gearskifte i den danske transportpolitik og i infrastruktur-prioriteringerne, så Danmark ikke risikerer at stå stille.

Investeringer i infrastruktur betaler sig

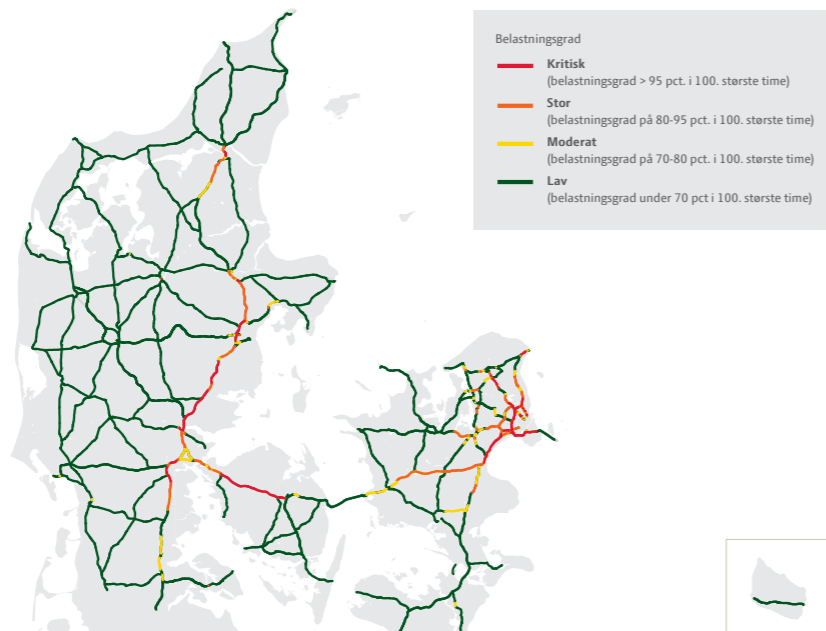
Prioritering af stats- og kommunevejene

Det er en langstrakt proces at udbygge infrastrukturen. Fx skal man igangsætte VVM-undersøgelser, diskutere linjeføringer, finde det økonomiske råderum, sikre politisk opbakning mv. før byggeriet af en vejinvestering kommer i gang. Det er derimod en god forretning for samfundet at nedbringe spildtid på vejene. Mange konkrete vejprojekter er fornuftige at igangsætte rent samfundsøkonomisk. Men hvor på vejnettet

skal vi sætte ind for at minimere trængslen mest effektivt?

Fødevarevirksomhederne fremhæver i dag, at trængselsudfordringerne er værst ved hovedfærdselsårer som bl.a. E45, over Fyn og ved de større byer. I Vejdirektoratets årlige rapport om statsvejnettet udpeges også disse vejstrækninger som værende flaskehalse for både privatbilismen og godstransporten.

Estimeret belastningsgrader på statsvejnettet, 2030



Kilde: Vejdirektoratet, "Belastningsgrader på statsvejnettet", 2016.

Det kan derfor betale sig at investere i en række konkrete vej- og infrastrukturprojekter – både for at minimere spildtid og for at skabe nye nationale og internationale korridorer til gavn for en effektiv transportafvikling. Vejdirektoratets analyser fremhæver konkret, at der er god samfundsøkonomisk gevinst i en udvidelse af E45, motorvejsnettet over Fyn, samt nye korridorer som en ny midtjysk motorvej, en fast Helsingør-Helsingborg forbindelse, Femernbælt forbindelsen mv. Beregninger fra Vejdirektoratet viser også, at der er god økonomi i en fast Kattegatforbindelse, hvis der er tale om en ren vejforbindelse. Gennem brugerbetaling vil man kunne tilbagebetale en Kattegatforbindelse i løbet af ca. 32 år.

Ikke kun statsvejene, men også de kommunale veje og den kommunale infrastruktur fremmæves af erhvervslivet som værende vigtig og et ønsket indsatsområde for at understøtte vækstmulighederne.

Kommunerne har med cirka 70.000 km vej ansvaret for langt størstedelen af landets veje, og de kommunale veje er et vigtigt bindeled mellem lokalmiljøet og de overordnede, store trafikårer som fx motorvejene.

De kommunale veje er også essentielle for fødevareerhvervet og anden industriproduktion, men særligt landevejene er desværre ofte i en dårlig stand. Beklageligvis oplever erhvervet at blive begrænset i sin færdsel og brug af moderne maskiner med henvisning til netop vejenes tilstand. Der er brug for, at kommunerne anlægger og vedligeholder infrastrukturen, så erhvervslivet kan færdes. Principielt må utilstrækkelige infrastrukturinvesteringer ikke være en barriere for erhvervets færdsel – til skade for vækst og udvikling i yderområderne.

Samfundsøkonomiske effekter af infrastrukturinvesteringer

	Intern rente	Undersøgelsesniveau	Anlægsoverslag	Budget
	Pct.	VVM	Mia. kr.	
Midtjysk motorvejskorridor	5,5	Strategisk analyse	15,6 - 22,2	18,0
Udvidelse af E45	5,2	Strategisk analyse	3,1	0,5
Udbygning af motorvejsnet, Vestfyn	6	VVM og anlægslov	2,4	2,6
Helsingør-Helsingborg forbindelse	7		15,7 - 27,3	20,0
Vestlig ringkorridor i Hovedstadsområdet (bl.a. til aflastning af Køge Bugt Motorvejen)	10,5		10,9	5,4
Femernbælt forbindelsen	5,4		30,5	53,0
Kattegat, vejforbindelse			58,0	

Kilde: Kraka, "Prioriteringen af danske trafikinfrastrukturinvesteringer er usammenhængende". Transportministeriet, "Samfundsøkonomisk analyse af en fast forbindelse over Femern Bælt". Femern A/S, "Konsolideret anlægsoverslag for Femern Bælt-forbindelsen - august 2011". Transportministeriet, "Strategisk analyse af vestlige ringkorridorer i hovedstadsområdet", "Skønsmæssig vurdering af en vejforbindelse over Kattegat".

På landsplan vurderes der at være et samlet reinvesteringsbehov til de kommunale kørebanelægninger på knap 3,9 mia. kr. for at kunne vedligeholde eksisterende veje i takt med nedslidningen. Hertil skal lægges det nuværende budget på ca. 3 mia. kr. årligt, der er med til at sikre den nuværende tilstand. Oven i det kommer, at omkring 3.632 kommunale broer er i dårlig forfatning. Det nødvendige reparations- og vedligeholdelsesbehov er skønnet til ca. 241 mio. kr. årligt i 6 år.

Vægtbegrænsninger på en mindre kommunal bro ved Holstebro – som følge af dårlig vedligeholdelse – betød, at en fødevarer virksomhed måtte køre ca. 6.205 km ekstra om året, svarende til en årlig udgift på ca. 80.000 kr.

Vejen for togene

Danmark skal have en effektiv togdrift, til gavn også for fremkommeligheden på vejnettet. Det er dog i følge ekspertgruppen for mobilitet begrænset, hvor meget togdrift vil bidrage til reduktion af trængsel. Som følge af urbaniseringen, flere

biler mv. forventer ekspertgruppen for mobilitet, at togtrafik uden for de større byer vil få mindre betydning i en fremtid med førerløse biler. Fokus bør derfor være på at få eksisterende togdrift effektiviseret mest muligt, fremfor at udarbejde nye skinneprojekter mv.

Vigtigt med en fremtidssikret infrastrukturpolitik

Det er vigtigt at tænke i langsigtede investeringsplaner for den danske infrastruktur, der kan dække transportbehovene langt ud i fremtiden. Det er således nødvendigt med investeringer, der øger sammenhængen imellem områder med stor koncentration af både national og international aktivitet. Investeringerne gælder ikke bare stats- og kommunevejene, men også havnene, hvorfra en stor del af dansk eksport udskibes fra.

I dag tænkes investeringer i det statslige og kommunale regi ikke tilstrækkeligt sammen. Det er nødvendigt at droppe "kassetænkningen" mellem det statslige og kommunale niveau, så der tænkes i helheds løsninger i den danske infrastrukturplanlægning. Dette for at opnå synergier ved at kunne planlægge og sammentænke infrastrukturinvesteringer.

Anbefalinger

INVESTERING I DEN DANSKE INFRASTRUKTUR

Investering i hele Danmark

- Visionær, fremadskuende masterplan for nationale infrastrukturinvesteringer frem mod 2050.

Investeringer i den statslige infrastruktur

- Etablering af en ny midtjysk motorvejskorridor gennem Jylland, over Trekantsområdet mod Hamborg og Bremen.
- Fremskyndelse af udvidelsen af E45 på strækningen Skanderborg-Aarhus og udvidelse af E45 fra 4 til 6 spor mellem Vejle og Randers.
- Fremskyndelse af investeringerne i motorvejsnettet på Vestfyn.
- Prioritering af hovedstadsområdet, særdeleshed korridoren Helsingborg-Helsingør-København samt omkring Køge.
- Etablering af Femern Bælt-forbindelsen.
- En fast vejforbindelse over Kattegat.
- Prioritering af statens investeringer i til- og frakørselsramper på motorvejene, bl.a. gennem brug af kommunal medfinansiering.

Investeringer i den kommunale infrastruktur

- Øgning af investeringerne i kommunale veje – både i nyanlæg af bredere veje og i vejvedligeholdelse som styrkelse af vejkanter og bedre belægning. Investeringerne i kommunal vej skal som minimum modsvare slitage.
- Etablering af flere 2+1 veje for at øge fremkommeligheden for både private og erhverv.
- Etablering af flere vigepladser til at hjælpe trafikafviklingen på vej.
- Prioritering af det kommunale serviceniveau, bl.a. snerydning på kommunale veje, vedligeholdelse af broer mv.

Investering i havnene

- Udbygning af dybvandskapaciteten til havnebyerne Fredericia, Kolding, Aarhus og Kalundborg, så der bliver øget mulighed for at laste større skibe og dermed øge kapaciteten.
- Staten og kommunerne prioriterer investeringer og infrastruktur til ovennævnte terminaler og havne, så der sikres hurtigere opkobling til vejnettet.
- En langsigtet strategi for hvordan havneinfrastrukturen i Danmark prioriteres i forhold til forskellige erhvervssektors fremtidige behov, nye multimodale løsninger mv., fx gennem nedsættelse af en tværfaglig arbejdsgruppe.

Investering i tog

- Prioritering af eksisterende beslutninger og ikke nye skinneprojekter.
- Mere offentligt og privat samarbejde, der sikrer effektivitet, højner kvalitet og sænker omkostningerne.

Bedre fremkommelighed gennem mere effektivitet og mindre bøvl

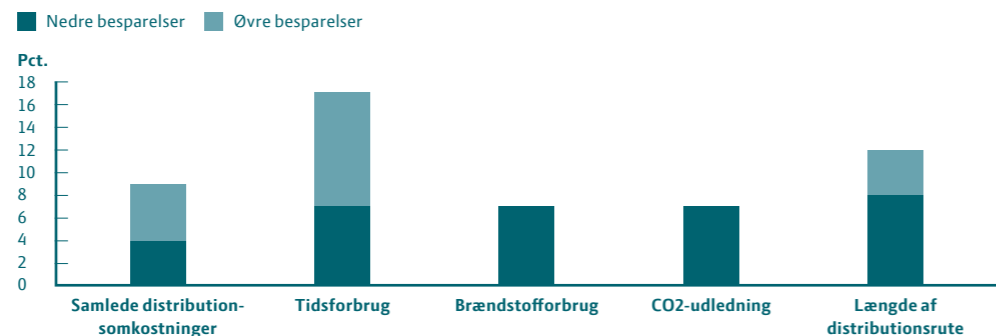
Transport er mere end vejstrækninger og linjeføringer for infrastrukturprojekter – det handler i lige så høj grad om, hvordan vi får bedre fremkommelighed ved at udnytte eksisterende kapacitet bedre og justere lovgivningen for bøvlende og u hensigtsmæssige regler. Er dansk transportafvikling præget af vanetænkning? Er transportlovgivningen ude af trit med samfundsudviklingen? Kan vi modernisere vores regler?

Åbningstider udvides – leveringstider følger ikke med

Samfundet står ikke stille. Fødevarer virksomhederne skal i dag køre hyppigere med fødevarer, idet åbningstiderne i vore supermarkeder har ændret sig. I modsætning til for blot få år siden, hvor alt lukkede senest kl. 17 og tilmed var lukket om søndagen, så kan vi i dag i langt højere grad købe mad og drikke på de fleste tidspunkter af døgnet. Tilgængeligheden er enorm.

Det skaber et behov for hyppigere transporter i fødevareklyngen for at kunne leve op til ønsket om friske varer på hylderne. Resultatet er endnu større trængselsudfordringer – særligt i og omkring de større byer. Samtidig indfører en række kommuner tiltag, der hæmmer fremkommeligheden. Restriktionerne spænder lige fra vægtgrænser for køretøjer, der skal levere varer i gågader eller indførelse af støj- og miljøzoner. I mange byer iværksættes fx støjrestriktioner, så der ikke må leveres varer før kl. 7.00.

Besparelser ved distribution i ydertimer



Anm. Besparelserne er beregnet pba. projekter i udvalgte virksomheder gennemført af Incentive og Teknologisk Institut. Kilde: Trafikstyrelsen, "Distribution i Ydertimerne".

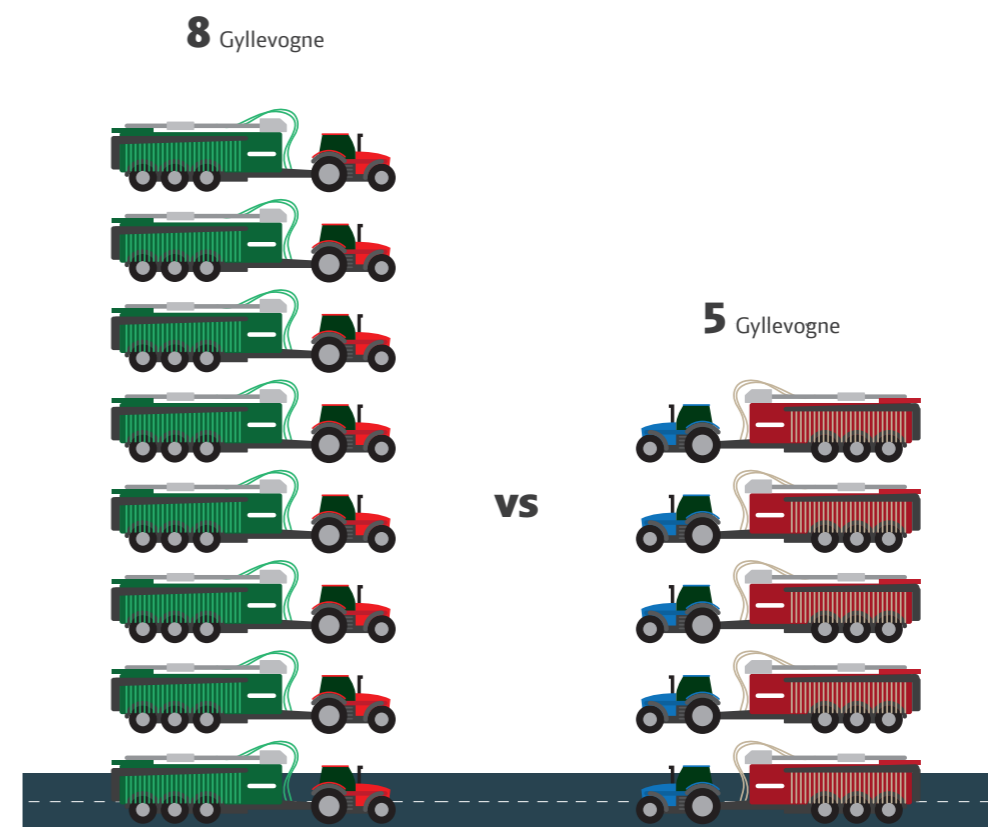
For at minimere trængslen bør der være bedre rammer for levering af fødevarer i ydertimerne end lovgivningen tillader i dag. Analysen viser, at der fx kan opnås store tidsbesparelser, dvs. i form af en garanteret nedre tidsbesparelse på 7 pct. med potentiale på op til 17 pct. Hertil kommer fordele i form af mindre brændstofforbrug og mindsket klimapåvirkning. Forsøgsordninger med støjsvag distribution i ydertimerne viser endvidere, at man med rette tiltag kan minimere generne ved trafikstøj.

Bedre udnyttelse af kapaciteten, mindre tid på vejene

Det er i dag muligt at sikre en bedre udnyttelse af kapaciteten for lastbiler og landbrugskøretøjer – potentialet er færre kørte kilometer på vejene og dermed mindre trængsel.

Vejtransportrådet – hvor branchen giver anbefalinger om rammevilkårene på transportområdet – har peget på, at der kan opnås kapacitetsforbedringer ved fx at hæve totalvægtgrænserne på fire- og femakslede lastbiler.

Ligeledes kører gyllevogne med uudnyttet kapacitet, fordi regler for hvor meget gyllevognene må trykke på vejen ikke er fulgt med den teknologiske udvikling og udviklingen i erhvervet. Det er til skade for både produktiviteten og for trængslen på vejene, da det alt andet lige betyder ekstra turer med gyllevognen. Blev fx akseltrykket hævet, vil gyllevognenes kapacitet kunne udnyttes meget bedre – potentielt vil over hvert tredje gyllelæs kunne spares. Derudover skal traktorers og motorredskabers akseltryk ligestilles med lastbiler, dvs. 11,5 t på den trækkende aksel, så erhvervet kan bruge moderne maskiner, og derved sikre produktiviteten og råvaregrundlaget.



Bedre ansvarsfordeling mellem landmand og chauffør

I dag pålægges landmand og chauffør et fælles ansvar for transport af dyr. Der er behov for en differentieret ansvarsfordeling, således at landmanden i højere grad bærer hovedansvaret for dyrets transportegnethed. Landmanden kender sine dyr og deres eventuelle sygehistorie, mens chaufføren bærer ansvar for transportmidlets udformning, vedligeholdelse og dyrevelfærden undervejs etc.

I dag risikerer chaufførerne meget store bøder, og klippekortsordningen betyder, at chauffører kan miste retten til at køre med dyr på et meget spinkelt grundlag. Det leder til, at mange erfarne danske chauffører vælger at stoppe. Klippekortsordningen er en national ordning, og udenlandske chauffører kan derfor ikke sanktioneres, hvorved der er en betydelig forskelsbehandling i forhold til danske chauffører. I 2006 blev der foretaget over 2.000 grisetransporter med udenlandsk indregistrerede køretøjer, hvilket var steget til over 18.000 grisetransporter i 2014. I samme periode er flytninger med dansk indregistrerede køretøjer faldet fra 61 pct. til 23 pct. af alle grisetransporterne.

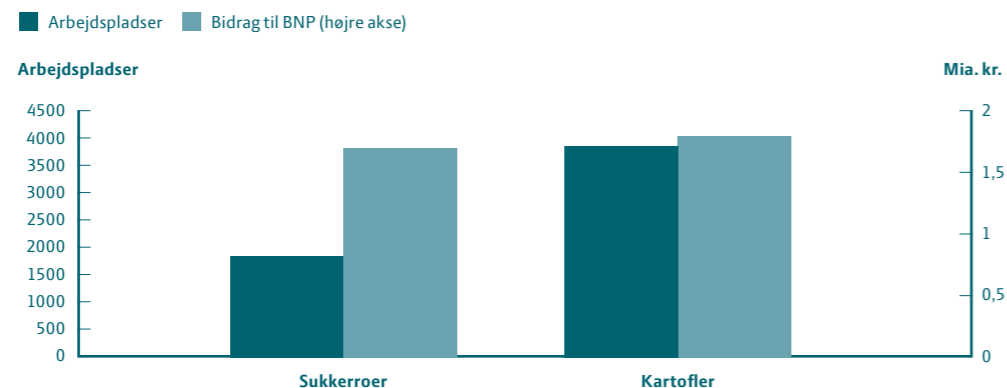
Klimaet bliver vådere – men regler hæmmer ibrugtagning af nødvendig teknologi

Nye klimaforhold kalder på ny teknologi. Fx er den årlige nedbør i Danmark steget fra 700 mm til 775 mm årligt fra 70'erne til nu. Det betyder, at jorden er meget mere våd. Det har medført, at maskiner påmonteres gummibælter i stedet for hjul for ikke at køre fast og for at skåne landbrugsjorden. Landbrugsmaskiner på gummibælter er vigtige for produktionen af fx sukkerroer, kartofler, ærter og majs.

Men dansk transportlovgivning er ikke fulgt med klimaforandringerne. De nuværende regler for kørsel med gummibælter på vejene begrænser erhvervet i at køre til og fra markerne. Ofte vil en blokvogn skulle benyttes for at flytte en maskine forsynet med gummibælter, hvilket er dyrt og under af- og pålæsning til gene for andre trafikanter.

Alle landets landbrugsmaskiner på gummibælter kører tilsammen ligeså meget som bare to lastbiler årligt. Der estimeres at være ca. 240 landbrugsmaskiner på gummibælter i Danmark. De kører højt sat 500 km hver om året. Dvs. deres samlede kørsel svarer omtrent til kørslen fra to lastbiler.

Bidrag fra kartofler og sukkerroer til arbejdspladser og BNP



Kilde: Beregninger vha. Landbrug & Fødevarer input-output model.

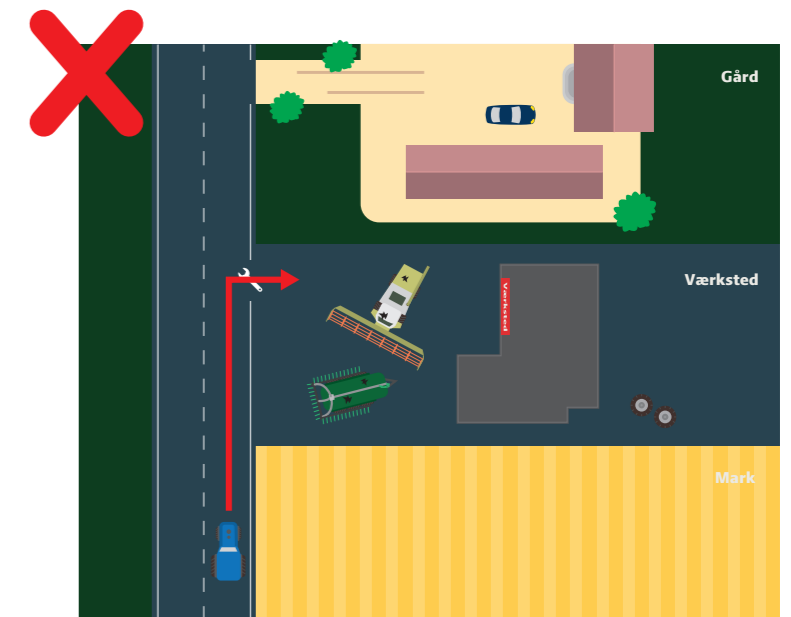
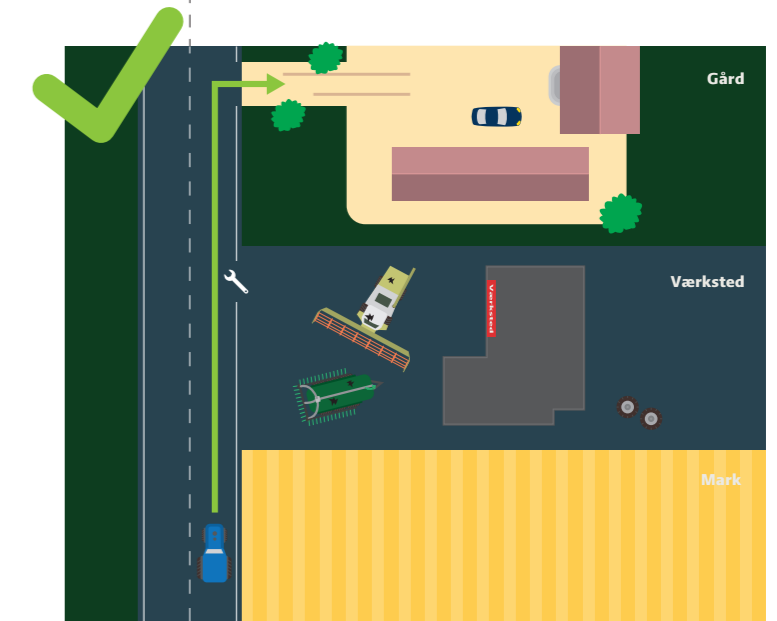
Saml landbrugsjorden

Strukturudviklingen i landbruget har betydet, at jordstykker er blevet handlet mellem landmænd. Det medfører, at jorderne ligger meget spredt på mange landbrugsbedrifter, hvilket giver landmanden mere kørsel frem og tilbage på vejene med landbrugsmaskiner. Tiltag, der sikrer, at landbrugsjorden samles kan således reducere antallet af kørte kilometer med landbrugsmaskiner. Det vil alt andet lige også være positivt for fremkommeligheden og den øvrige trafik. I dag er den første barriere mod bedre jordfordeling, at der skal betales tinglysningsafgift. En afgiftsfritagelse vil ikke have provenumæssige effekter for staten, eftersom der ikke foregår nogen erhvervsmæssig jordfordeling i dag. Endvidere bør der i forbindelse med store anlægsprojekter være krav om jordfordeling.

Reduceres transportafstanden bare én km for 2 mio. ha landbrugsjord, giver det en besparelse på omkring 400 mio. kr. for erhvervet og en reduktion på 50 mio. tonkm på de danske landeveje årligt.

Svært at komme til reparation

Når en bil får maskinproblemer, kører man på værksted. Hvis et landbrugskøretøj får maskinproblemer og skal på værksted, så vil en blokvogn først skulle rekvireres for at fragte landbrugsmaskinen derhen. For som reglerne er i dag må landbrugskøretøjer inden for givne dimensioner køre mellem gård og mark, men de må ikke køre mellem mark og værksted – heller ikke hvis værkstedet ligger på vej hjem til gården. Det er en unødigt omkostning at skulle bruge tid og ressourcer på at tilkalde en blokvogn. Det er også til unødigt gene at påvirke den øvrige trafik med at skulle af- og pålæsse en maskine, der skal på værksted, fremfor at køre dertil selv.



Hurtigere fremad

I 2016 vedtog Folketinget, at landbrugs-køretøjer må køre 40 km/t, såfremt de lever op til en række tekniske betingelser. Lovforslaget havde til formål at øge mobiliteten for landbrugs-køretøjer. Desværre har implementeringen af den såkaldte TEMPO 40-ordningen ikke været optimal. Ordningen opleves som meget bureaukratisk

for både landmænd, forhandlere og producenter.

En undersøgelse blandt Landbrug & Fødevarers landbrugsmedlemmer viser, at blot 2 pct. har fået en traktor eller maskine TEMPO 40 godkendt.

En bedre lovgivning og vejledning vil være nødvendigt for at opnå en succesfuld gennemførelse af lovændringen.

Anbefalinger

FORBEDRING AF FREMKOMMELIGHEDEN

Bedre forhold for levering i byområder og bedre kapacitet

- Bedre vilkår for levering af vare, fx levering i ydertimer. Det kræver en revurdering af Miljøstyrelsens vejledning om støjregler fra 1984.
- Kommunerne må ikke kunne indføre restriktioner, der lukker indfartsveje til bymidterne eller nedlægge vejbaner.

Smartere transportafvikling i fødevarevirksomhederne

- Belysning af mulighederne for at øge akseltryk- og totalvægtgrænser for lastbiler.
- Bedre ansvarsfordeling ved transport af dyr og lempelse af klippekortsordningen.
- Mere fleksibilitet for fx køre-hviletidsregler – eks. ift. dispensation for kørsel, når høsten skal ind.

Smartere færdselsafvikling i landbrugserhvervet gennem bedre regler

- Modernisering af reglerne for landbrugskøretøjers dimensioner, bl.a. så traktorer og motorredskaber tillades aksellast på 11,5 t på trækkende aksel og så et treakslet påhængskøretøj må have 10 ton aksellast på alle aksler.
- Opdatering af lovgivningen for landbrugsmaskiner på gummibælter, så teknologien reelt kan tages i anvendelse. Størrelsen på landbrugsmaskiner på gummibælter skal svare til det generelle EU-niveau.
- Landbrugsmaskiner skal kunne køre til og fra værksted/forhandler.
- Bedre jordfordelingen gennem fx fritagelse for tinglysningsafgift og krav om jordfordeling ved større anlægsprojekter.
- Tilpasning og bedre implementering af TEMPO 40-ordningen.

Nye tekniske løsninger – konsekvens for mobilitet og trængsel

Intelligente trafiksystemer

Det er ikke altid nødvendigt med store trafikinvesteringer, men til tider en prioritering af nye intelligente løsninger for at sikre en mere effektiv transportafvikling. I de senere år er der kommet mange forslag til intelligente trafiksystemer (ITS), som vil kunne mindske trængselsproblemerne.

Danmark er desværre ikke et foregangsland i udnyttelsen af nye ITS-løsninger. Omkostningerne til de intelligente trafiksystemsløsninger er ellers langt mindre end til de store langsigtede infrastrukturinvesteringer, og det samfundsøkonomiske afkast er ofte meget højt.

Mulighederne er mange inden for ITS-løsninger og dækker blandt andet bedre trafikinformation, signalsamordning, kørsel i nødspor, vendbare baner og rampedosering. Sidstnævnte er et system, hvor et lyssignal ved tilkørselsramperne til motorveje begrænser antallet af biler, der kører ud på motorvejen. Alle er løsninger, der kan mindske trængsel og sikre en mere effektiv transportafvikling.

Selvkørende person- og lastbiler

Den teknologiske udvikling i transportsektoren går rigtig stærkt. Det er ikke længere et spørgsmål om, der kommer selvkørende biler og lastbiler – det er et spørgsmål om hvornår.

I senere år har vi også fået teknologier, som kan

overtage styringen af lastbilen, eks. gennem "platooning", hvor øvrige lastbiler styres af den forreste lastbil. Der findes i dag også styringssystemer, der anvendes i miner og containerhavne, hvor lastbiler helt uden fører udfører arbejdet sikkert og effektivt. Senest har man i USA og flere steder i Europa testet selvkørende lastbiler på offentlige veje.

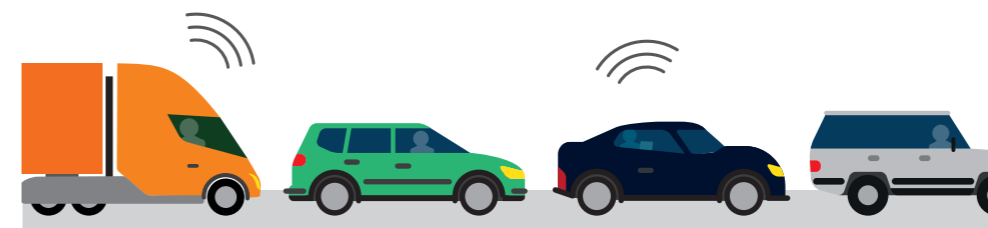
Ekspertgruppen for mobilitet vurderer, at indfasningen af førerløse lastbiler og busser vil gå hurtigere end for personbiler, da de økonomiske fordele ved den sparede chaufførløn skaber incitament til at indføre førerløs teknologi.

Men hvad betyder ny teknologi isoleret set for trængslen?

Selvkørende køretøjer vil ifølge beregninger fra Vejdirektoratet medføre, at kapaciteten kan øges med 30 pct. på hele vejnettet i Danmark. Analyserne viser derimod også, at det vil blive mere attraktivt at tage bilen, hvilket vil føre til øget trængsel.

Konkret vurderes det af Vejdirektoratet, at selvkørende køretøjer isoleret set vil lede til en øget trængsel på 14-15 pct. Danmark kan altså på den ene side høste store produktivetsgevinster ved en øget kapacitet pga. selvkørende teknologi. På den anden side risikerer vi samlet set mere trængsel – til skade for netop produktiviteten. Det er med andre ord nødvendigt at udnytte kapaciteten bedst muligt og have fokus på at minimere trængslen, så

Trængselsudfordringer stiger 15 % alene pga. **selvkørende biler**



Danmark får mest muligt ud af gevinsterne. Vi behøver nytænkning af både privatbilismen og godstransporten fremadrettet. Der skal synliggøres en mobilitetsmulighed i forhold til den selvkørende bil og som supplement til den kollektive trafik, cykling mv. Målet er at udnytte selvkørende biler bedst muligt for at minimere trængslen, bl.a. gennem indførelse af digital "mobility as services" delebils- og samkørselsordninger, hvor passagerer mod betaling sættes af og samles op.

For godstransporten bør der sættes på teknologiske løsninger for selvkørende og forbundne vogntog, så godstransporten kan køre tæt og trængslen kan minimeres. Fødevarerhvervet og andre erhverv bør også se på muligheden for at konsolidere godstransporten ved samordning af leverancer gennem citylogistik, så trængslen i de større byer minimeres. Bl.a. e-handel bør give mulighed for optimering og konsolidering af distributionen til byerne. En mulighed vil også være udvikling af digitale løsninger, så tom kapacitet kan udnyttes bedre i godstransporten. Inspirationen kan findes hos luftfarten, hvor selskaber koordinerer og fragter passagerer for hinanden for at undgå tomme flysæder.

Fælles om teknologiparat lovgivning for førerløse teknologier

Meget af den teknologiske udvikling vil være drevet og være tilgængelig på markedsvilkår om kort

tid. Af hensyn til konkurrenceevnen er det vigtigt, at Danmark er på forkant med den teknologiske udvikling, og at lovgivningen ikke bliver en barriere for nye løsninger. En lovgivning, der er parat til den nye førerløse teknologi, bør derfor udformes på tværs af relevante ressortområder i samarbejde med erhvervslivet.

Den førerløse teknologi stormer også frem for landbrugsmaskinerne. Brug af teknologien i markerne er ikke hindret af regler for transport og færdsel, da færdselsloven ikke gælder på markerne. På sigt vil førerløse landbrugsmaskiner også skulle på vejene. Her må forventes et spill-over fra de regler, der udformes til biler og lastbiler. Det skal sikres, at kommende regler også giver mening for landbrugskøretøjer. Derudover skal der sikres sammenhæng til andre områder relevante for implementeringen af den nye teknologi, fx regler for arbejdsmiljø, uddannelse og sikkerhed.

Ny teknologi, nye jobfunktioner?

Hvad giver udviklingen af nye jobfunktioner? Får chauffører i fremtiden en ren administrativ rolle, fordi køretøjet er selvkørende? Skal chaufførerne eller køretøjet håndtere aflæsning og levering af fødevarer? Er der stadig brug for en person i lastbilen til at håndtere sporbarhed, fødevarer sikkerhed mv.?

Det er et faktum her og nu, at fødevarersektoren og godstransporten i Danmark og udlandet i stort

omfang mangler chauffører. Den teknologiske udvikling går dog hurtigt og førerløse lastbiler kan radikalt mindske behovet for chauffører.

Regeringens Disruptionråd spår, at op mod 34.000 bus- og lastbilchaufførjob, samt 43.000 andre operatør- og transportjob, hurtigt vil kunne forsvinde pga. selvkørende teknologier. Ekspertgruppen for mobilitet nedtoner derimod dette

med henvisning til, at der fortsat vil være distributionsopgaver, der kræver menneskelig involvering.

Spørgsmålene er mange og fremtiden uklar. Tiltagene bør på kort sigt have fokus på at imødegå manglen på chauffører. Derimod bliver det uden tvivl vigtigere at opkvalificere chaufførerne i transportbranchen, så de fremtidssikres og kan udfylde de nye jobfunktioner, som fremtiden byder på.

Anbefalinger

NY TEKNOLOGI OG DIGITALISERING

Intelligente trafiksystemer (ITS)

- Øgede investeringer i intelligente trafiksystemer.
- Investering i rampedosering, der sikrer effektiv tilkørsel til motorvejsnettet.
- Øget anvendelse af kørsel i nødspor, vendbare baner mv.

Mere effektivitet gennem nye løsninger

- Indførelse i Rejseplanen af "mobility as services" delebils- og samkørselsordninger for selvkørende biler.
- Udvikling af et digitalt system, der gør det muligt for konkurrerende logistikvirksomheder at dele overskydende kapacitet.
- Der indføres lovgivning, der muliggør forbundne og selvkørende modulvogntog. Platooning af lastbiler, dvs. elektronisk sammenkobling med forreste lastbil og dens chauffør, må ses som et overgangsfænomen til selvkørende teknologi.
- Større danske byer – særligt København - bør som andre europæiske byer indføre samordning af leverancer, hvor varerne konsolideres i særlige centre, før det distribueres til kunderne.
- Fortsat digitalisering af systemer for godshåndtering, forretningsprocesser mv.

Fælles om god implementering af førerløs teknologi

- Nedsættelse af tværfaglige arbejdsgrupper med repræsentanter fra erhvervslivet (producenter, forhandlere og brugere), relevante myndigheder (fx færdsels-, uddannelses-, og arbejdsmiljømyndighederne) og teknologi-eksperter for at samarbejde om teknologiparater lovgivning vedrørende førerløse køretøjer. Særligt fokus på landbrugsmaskiner, vejtransporten og skibstransporten.

Rekrutteringstiltag i forhold til chauffører

- Der iværksættes et image- og rekrutteringsarbejde af branchen, jobcentre og A-kasser i forhold til folkeskolens udskoling og ledige, herunder i forhold til nye målgrupper som kvinder, nydanskere samt ufaglærte.
- Der indføres en lærlingepladsgaranti for at sikre større optag.
- Gøre branchen mere attraktiv ved at hæve serviceniveauet på rastepladser, bl.a. forhold for chauffører og mulighed for at afholde de lovpligtige hvil, som følger af reglerne om køre- og hviletid.
- Klare fælles EU-regler for arbejdstagerrettigheder, cabotagekørsel, kombineret transport og køre-hviletid, så der kan rekrutteres udenlandske chauffører. Chauffører, som kører international transport, må ikke reguleres som udstationerede arbejdstagere.

Fremtidssikring af kompetencer indenfor fødevaretransporten

- Det skal sikres, at chaufføruddannelsen løbende kvalitetssikres i forhold til den teknologiske udvikling, bl.a. jf. udviklingen med selvkørende lastbiler, der vil give ændrede arbejdsfunktioner.
- Myndighederne og arbejdsmarkedets parter skal målrette efteruddannelsesforløb til vognmændene og deres medarbejdere, samt informere om de tilknyttede støttemuligheder.

Trængsel – hvad betyder det for klima og miljø?

Trængsel er ikke bare til gene for mobiliteten i det danske samfund. Det påvirker også miljøet og klimaet, når trængslen nedsætter last- og personbilers fremkommelighed.

Trængselskommissionen har bl.a. påpeget, at udledningen af en række skadelige stoffer stiger, hvilket påvirker både miljøet, sundheden og klimaet negativt. Københavnsområdet med høj trafikintensitet har særlige udfordringer, hvad angår luftforurening.

Mindre trængsel vil således umiddelbart være godt for klimaet og miljøet. Men hvis vejkapaciteten udbygges for at skabe mindre trængsel vil det også lede til, at flere begynder at tage bilen. Mindre trængsel kan ikke i sig selv løse klimaudfordringen. Der skal langt mere omfattende tiltag til.

Transportsektorens bidrag til at nå klimamålsætningerne

Der er ambitiøse mål for at reducere udledningen af klimagasser i Danmark. Et af kravene er de bindende mål for 2030 i EU's klima- og energipolitik. Ifølge disse mål skal Danmark opfylde et reduktionsmål på 39 pct. i 2030 i forhold til 2005 for den del af økonomien, som ikke er omfattet af EU's kvotesystem. Ikke-kvotesektoren omfatter transport, boliger og landbrug.

Danmark har en målsætning i 2050 om at være et lavemissionssamfund, som er uafhængigt af fossile energi. Det kræver en omfattende omstilling af vores energiforbrug til vedvarende energi. Det er vigtigt, at målene både for 2030 og på længere sigt opnås mest klimaeffektivt, mens vi samtidig bevarer vores transportmobilitet og erhvervets konkurrenceevne.

Biogas til tung transport og elbiler er af Energi styrelsen udpeget som klimaeffektive virkemidler. For biogas sker der en dobbelt reduktion af drivhusgasudslippet – både fra transporten og fra landbruget. Der er potentiale for, at biogas fuldt ud kan erstatte naturgas i 2030 som drivmiddel til transportsektoren og til procesenergi.

Flydende biobrændstoffer bør ligeledes indføres i den nuværende transportpark som et vigtigt middel til at øge andelen af vedvarende energi og reducere klimapåvirkningen.

På baggrund af erfaringer fra Sverige har Arla Foods forsøgt sig med en blanding på 68 pct. diesel, 7 pct. biodiesel og 25 pct. HVO (Hydro-treated vegetable oil). Beregnet CO2 reduktion i forhold til almindelig diesel er på 22,6 pct. Med de nuværende afgifter for brændstoftyper – herunder for HVO - begrænses mulighederne for at anvende HVO som drivmiddel i Danmark. Sverige har en målsætning om at være fossilfri i 2030, bl.a. ved at friholde HVO-diesel og biogas for energi- og CO2 afgift. I Sverige er HVO fritaget for afgifter, hvilket gør at literprisen følger niveauet for almindelig diesel.

Anbefalinger

KLIMA OG TRANSPORTSEKTOREN

Klimaeffektiv reduktion af udledning fra transportsektoren

- Omlægning til biogas i tung transport.
- Større omlægning til elbiler.
- Bedre udnyttelse af biobrændstoffer gennem højere iblandingskrav.
- Sænkning af fx afgifter på alternative drivmidler, eks. biobrændstoffer i mineralolieafgiftsloven.

En politisk prioritering af infrastrukturen og effektive rammer for transportafviklingen er en investering i Danmark og i fremtiden.

Effektiv transport handler også om at komme sikkert frem

Fødevarerhvervet bruger de danske veje. Hver fjerde lastbil kører med produkter relateret til landbrugs- og fødevarerhvervet. Traktorer og mejetærskere færdes på de danske landeveje for at producere og høste de råvarer, der er grundlaget for det hele. Både erhverv og samfund har interesse i at øge fremkommeligheden på vejene. Og vi har interesse i at komme sikkert frem. For fremkommelighed indbefatter også at komme sikkert frem.

Den teknologiske udvikling øger sikkerheden. Sensor- og bremseteknologien til lastbiler og personbiler er i hastig udvikling og bidrager allerede nu til at nedbringe ulykker med "bløde trafikanter". Havarikommisionens undersøgelse af ulykker, hvor traktorer er impliceret, konkluderede at hver tredje af de analyserede ulykker kunne være undgået, hvis bilisten havde haft avanceret nødbremsesystem i køretøjet. Udbredelse af førerstøttesystemer vil fortsætte udviklingen i retning af en mere sikker trafik. Det vil også kunne bidrage til, at det bliver muligt at køre tættere på vejene – til gavn for trængslen.

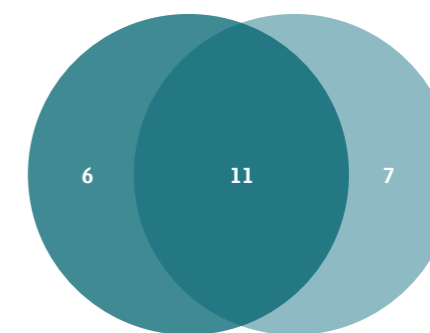
Landbrugs- og fødevarerhvervet vil gerne bidrage til at fremme sikkerheden på de danske landeveje. Og her udgør landbrugskøretøjerne en speciel udfordring. Ulykker med landbrugsmaskiner er få, men når de forekommer, så er de desværre ofte alvorlige.

Havarikommisionen udgav i 2017 en rapport, der analyserede ulykker, hvor landbrugsmaskiner var involveret. Ulykkerne med landbrugsmaskiner

kendetegnes ved en nogenlunde ligelig fordeling af ansvar mellem traktorførere og modpart.

Traktorføreres og modparterers bidrag til ulykkerne

■ Kun traktorførere
 ■ Både traktorførere og modpart bidrog
 ■ Kun modpart



Anm.: Figuren viser fordelingen af traktorførernes og modparterens bidrag til, at ulykkerne skete. En ulykke indgår ikke i figuren. Det var en ulykke, hvor ingen af trafikanterne bidrog – en køretøjsfejl førte til ulykken. Kilde: Havarikommisionen for vejtrafikulykker, temarapport nr. 14, 2017.

Havarikommissionen konkluderede i den forbindelse, at ulykker ofte sker ved, at de andre trafikanter fejlfortolker det langsomtkørende køretøj. Traktorer eller landbrugsmaskiner udgør altså for bilister en anden og ikke så genkendelig type køretøj, hvilket kræver en særlig opmærksomhed. Der er generelt brug for bedre gensidig forståelse mellem bilister og traktorfører. Havarikommissionen har anbefalinger til både traktorførere og bilister, samt til hvordan synligheden på landbrugsmaskiner øges, så fejlfortolkning minimeres.

Havarikommissionen anbefaler blandt andet, at oplysningsindsatsen i erhvervet øges med hensyn til tegngivning og orientering, ligesom der skal øget oplysning til bilister vedrørende afkodning af og forståelse for landbrugsmaskiner. Endvidere anbefales det, at bilisterne reducerer hastigheden, at bremseteknologi fremmes og at synligheden af landbrugsmaskiner øges, fx ved hjælp af nye tiltag som lygter, reflekser mv.

Anbefalinger

FREMME AF SIKKERHED PÅ DE DANSKE VEJE

Ny teknologi og synlighed giver sikkerhed

- Fremme af sensor- og bremseteknologi og førerstøttesystemer til person-, vare- og lastbiler.
- Synlighed giver sikkerhed, derfor skal synligheden af landbrugsmaskiner fremmes, fx med nye krav til dobbeltlygter, større reflekser, højtplacerede lygter og lignende på nye maskiner.
- Undersøgelse af gavnigheden ved øget brug af rotorblink. Hvis effekten er positiv, skal øget brug af rotorblink fremmes for nye køretøjer.

Foto

Shutterstock

Deign & Layout

AM, www.weaream.dk

Tryk

Lorem ipsum

Udgivet af

Landbrug & Fødevarer
Axelborg, Axeltorv 3
1609 København V
www.lf.dk

