

Transportundersøgelse – vurdering og anbefalinger til regulering

Resumé

En række miljø-, sundheds og sikkerhedsproblemer er knyttet til transporten. Transportens emissioner af skadelige partikler er et stort sundhedsproblem i byerne, og som den eneste sektor er transporten udslip af drivhusgasser stadig stigende. Samtidig er støj fra trafik er et stort problem for mange danskere og årligt dør og lemlæstes et stort antal mennesker i trafikken.

I undersøgelsen, der er en del af IDAs Miljøår, har 425 eksperter indenfor byplan, vej og trafik givet deres vurdering af hvad der skal til for at løse en række af trafikens uheldige følgevirkninger.

Et stort flertal påpeger:

- At godstransport i lang højere grad bør overflyttes til jernbane.
- At trafikplanlægningen skal centreres om at fremme kollektiv transport, cykel og gang, og at disse transportformer bør have førsteprioritet i midten af alle større byer.
- At Danmark bør satse på øget brug af Intelligente Trafiksystemer med henblik på at fremme sikkerheden og forebygge trængsel.
- At der bør ske en yderlig differentiering af registreringsafgiften, således at denne i højere grad afspejler bilens miljøbelastning og at road-pricing indføres snarest muligt.

IDA anbefaler

- At regeringen hurtigst muligt tager initiativ til at udarbejde en handlingsplan for hvordan andel af gods på bane kan øges.
- At den kollektive trafik, cykel og gang opprioriteres i den nationale og kommunale trafikplanlægning på bekostning af biltrafikken.
- At der iværksættes et dansk program til forskning, udvikling og afprøvning af intelligente trafik systemer (ITS) på 200 mio. kr. årligt.
- At regeringen hurtigst muligt tager initiativ til en yderlig differentiering af registreringsafgiften.
- At regeringens snarest muligt fremlægger en plan for implementering af road-pricing.

Transportundersøgelse – vurdering og anbefalinger til regulering

Energibesparelser i transportsektoren via bedre motorteknik

Transporten er energipolitikens smertensbarn og et nødvendigt indsatsområde, hvis det skal lykkes at reducere Danmarks CO₂-udledning. Mens det generelle energiforbrug i Danmark er stabilt, stiger energiforbruget i transportsektoren støt, og stort set hele transportens energiforbrug er baseret på olie. Transport udgør i dag ca. ¼ del af Danmarks totale energiforbrug, og hvis ikke der handles nu, vil transportområdet underminere Danmarks forsøg på at reducere CO₂-udslippet. Samtidig vil Danmark om få år igen skulle importere olie. Energimæssige forbedringer af bilerne og brændsler baseret på vedvarende energi er derfor et vigtigt indsatsområde.

Flere F&U-ressourcer til energirigtig transport

IDAs eksperter på transportområdet er blevet spurgt om, hvordan Danmark bør agere for at understøtte udvikling af nye teknologier og videreudvikling af allerede eksisterende energibesparende motor- og brændselsteknologier. Et stort flertal af ekspertpanelet mener, at der bør afsættes flere offentlige ressourcer til en styrket forsknings- og udviklingsindsats (70 %), og at der bør afsættes flere offentlige ressourcer til afprøvning og demonstration af energirigtig og bæredygtig udvikling af transportområdet (86 %).

Der er dog større uenighed om, hvorvidt Danmark selv er i stand til at påvirke bilproducenterne, eller om det vil være mere effektivt at gøre indsatsen til et anliggende for EU. Som det fremgår af tabel 1, er det 41 %, som mener, at påvirkningen bør løftes op på EU-niveau, mens der omvendt er 50 %, der mener, at der også fra dansk side alene er mulighed for at påvirke bilproducenter og den teknologiske udvikling på området.

Tabel 1

	Helt/delvis enig	Hverken eller	Helt/delvis uenig	Ved ikke	I alt
En dansk indsats kan ikke påvirke den teknologiske udvikling. Påvirkning af bilproducenterne og den teknologiske udvikling er et anliggende for EU	41%	7%	50%	2%	100%
Danmark bør afsætte flere offentlige ressourcer i Danmark til en styrket F&U indsats på feltet	70%	14%	8%	8%	100%
Danmark bør afsætte flere offentlige ressourcer til afprøvning og demonstration af energirigtig og bæredygtig udvikling af transportområdet	86%	8%	4%	2%	100%

IDA anbefaler

- Der etableres et dansk Center for Bæredygtig Transport Teknologi, der med en årlig driftsbevilling på 50 mio. kr. har til formål at afprøve og demonstrere energieffektive transportteknologier.
- Der udarbejdes en politisk handlingsplan for, hvorledes det danske samfund bliver primus motor i at fremme implementering af energioptimale transportteknologier.

Transport og biobrændsel

Der er fuld gang i udviklingen af biobrændsler til transport, og EU's målsætning er, at biobrændsel i 2020 skal udgøre mindst 10 % af EU's samlede forbrug af benzin og diesel til transport. Samtidig har der været rejst en diskussion om det miljømæssigt hensigtsmæssige i at udnytte biomasse til transport og det etisk forsvarlige i at benytte fødevarer og landbrugsjord til produktion af transportbrændsler. De miljø- og sundhedsmæssige fordele ved at benytte biobrændsler direkte i benzinen, hvorved en række sundhedsfarlige additiver substitueres, har hidtil ikke fyldt meget i debatten.

Såkaldt 1. generations biobrændsler kan i dag udvindes fra sukkerrør, raps og majs. Det forventes, at der indenfor en kortere årrække vil blive udviklet 2. generationsbiobrændsler, der har en højere effektivitet end 1. generationsbiobrændsler, og som kan omdanne husholdningsaffald og affaldsprodukter fra landbrugsproduktionen, f.eks. halm, til biobrændsler.

Ekspertpanelet er blevet bedt om at tage stilling til en række af de problemstillinger og dilemmaer, der knytter sig til anvendelse af biobrændsel til transport.

Prioritering af 2. generations bio-brændsler

Som det fremgår af tabel 2, er der delte meninger om det fornuftige i at anvende 1. generations biobrændsler, hvorimod der er markant større tilslutning til brugen af 2. generations biobrændsler. 40 % af alle adspurgte ser dog anvendelse af 1. generations biobrændsel som en nødvendig overgangsteknologi – også selv om det kan have negative effekter. Der er dog en ikke ubetydelig bekymring omkring de afledte effekter på verdens fødevarerpriser.

Tilslutningen til anvendelse af 2. generations biobrændsel er anderledes markant, idet knap 80 procent af deltagerne i ekspertpanelet peger på, at Danmark og EU bør satse på dette for at nedbringe olieforbruget og CO₂-udslippet samt for at substituere diverse miljø- og sundhedsskadelige additiver i benzin.

Tabel 2

	Helt/ delvis enig	Hverken eller	Helt/ delvis uenig	Ved ikke	I alt
1. generation biobrændslerne til transport er en nødvendig overgangsteknologi til 2. generations biobrændsler, som vi må benytte, selv om den kan have forskellige negative effekter	39%	18%	28%	15%	100%
Produktion af 1. generations biobrændsler medfører så store stigninger i verdens fødevarerpriser, at de ikke bør bruges i transporten	44%	21%	19%	16%	100%
Produktion af 1. generations biobrændsler medfører for mange miljøproblemer til, at de ikke bør bruges i transporten	30%	24%	25%	21%	100%
Brug af 1. generations biobrændsler har så lille CO2 effekt, at de ikke bør bruges i transporten	27%	24%	26%	23%	100%
Danmark og EU bør satse på 2. generations biobrændsler til transporten, med henblik på at nedbringe olieforbruget.	79%	8%	5%	8%	100%
Danmark og EU bør satse på 2. generations biobrændsler til transporten, med henblik på at nedbringe CO2 udledningen	78%	8%	6%	8%	100%
Danmark og EU bør satse på 2. generations biobrændsler til transporten, med henblik på at substituere diverse miljø- og sundhedsskadelige additiver i benzin	73%	10%	5%	12%	100%
Den biomasse som tænkes udnyttet er bedre udnyttet til andre energiformål, f.eks. til kraftvarmeproduktion, hvor virkningsgraden er større	33%	24%	20%	23%	100%
Biomasse bør slet ikke bruges til energiformål, men indgå i naturens og landbruges nærings- og kulstofkredsløb	9%	18%	61%	12%	100%

IDA anbefaler

- Biobrændsler udnyttes på kort set bedst til kraftvarmeproduktion, og størstedelen af biobrændselsressourcen bør derfor på kort sigt anvendes til dette formål.
- Udviklingen af biobrændsler rettes mod 2. generations brændsler.

Intelligent Trafik Systemer (ITS) kan øge sikkerheden, afhjælpe trængselsproblemer og nedbringe energiforbruget

Øget anvendelse af ITS vil kunne bidrage markant til at forebygge trængsel og medføre en mere glidende kørsel, der medfører energibesparelser. Endvidere kan ITS-udstyr i bilen medføre en øget trafiksikkerhed.

Ekspertpanelet har taget stilling til en række udsagn om indførelse af ITS, og svarene er vist i tabel 3 nedenfor.

Helt generelt peget eksperterne i undersøgelsen på, at Danmark bør satse på øget brug af ITS. Således mener 85 %, at der bør iværksættes et større, offentligt finansieret F&U program til forskning, udvikling og afprøvning af ITS i Danmark, mens 71 procent mener, at ITS kan benyttes til at forebygge trængsel, og at dette er en bedre strategi end at bygge flere og bredere veje.

ITS løser det umiddelbare trængselsproblem, men ikke på langt siat.

Den brede tilslutning til trods erkender næsten halvdelen af ekspertpanelet, at ITS kan løse et umiddelbart trængselsproblem, men at det på sigt vil medføre flere biler på vejene, hvorved trængselsproblematikken ikke løses. Der peges altså på en potentiel risiko for, at en umiddelbar lettelse af trængslen på vejene på længere sigt vil føre til flere biler på vejene og dermed et status quo med hensyn til trængslen kombineret med et større energiforbrug.

De sikkerhedsmæssige fordele ved indførelse af ITS vurderes meget positive og kun 6 % i ekspertpanelet vender sig mod tanken om, at der bør udarbejdes en national strategi for indførelse af ITS, som fremmer sikkerheden i trafikken (fx alkoholspærre, afstandsmåler, trængselsinformationssystemer, hastighedsalarm etc.).

Tabel 3

	Helt/delvis enig	Hverken eller	Helt/delvis uenig	Ved ikke	I alt
Regeringen bør iværksætte et større, offentligt finansieret F&U program til forskning, udvikling og afprøvning af ITS i Danmark	85%	6%	7%	2%	100%
ITS kan benyttes til at forebygge trængsel - dette er en bedre strategi end at bygge flere og bredere veje	71%	12%	15%	2%	100%
ITS kan løse et umiddelbart trængselsproblem, men på sigt vil det medføre flere biler på vejene, hvorved trængselsproblematikken ikke løses.	49%	21%	23%	7%	100%
Der bør udarbejdes en national strategi for indførelse af ITS, som fremmer sikkerheden i trafikken (fx alkoholspærre, hastighedsalarm etc)	82%	10%	6%	2%	100%

IDA anbefaler

- Der iværksættes et dansk program på 200 mio. kr. årligt til forskning, udvikling og afprøvning af ITS.
- Der udarbejdes en national strategi for indførelse af ITS i Danmark

Planlægning og overflytning fra bil til kollektiv trafik

Land- og byplanlægning er helt afgørende for, hvordan fremtidens bymiljø og trafikafvikling bliver. De valg, der i dag tages, når nye bolig- og erhvervsområder udvikles, og veje og baner udbygges, vil præge det danske samfund mange år - i nogle tilfælde flere hundrede år - ud i fremtiden.

Der kan opnås energibesparelser gennem en effektiv land- og byplanlægning, som tilskynder til gang, cykling og brug af kollektiv trafik i højere grad end privatbilisme. Ekspertpanelet giver i tabel 4 deres bud på regulering af privat- og kollektiv trafik, samt byplanlægning, som et instrument til at regulere den fremtidige trafik.

Kollektiv trafik, cykel og gang bør have førsteprioritet i større byer

Der er meget stor enighed blandt eksperterne om, at planlægningen i højere grad skal centreres om at fremme kollektiv transport, cykel og gang, og at disse transportformer bør have førsteprioritet i midten af alle større byer. Det er hovedparten af respondenternes opfattelse, at sundhed og miljø skal have førsteprioritet i byplanlægning på bekostning af privatbilismen.

Hos de adspurgte er der derimod større uenighed om, hvordan dette mål skal nås. Relativt brede flertal blandt eksperterne kan se fornuften i, at planlægningen skal underbygge større bytæthed, der giver bedre grundlag for kollektiv trafik, flere bydels- og lokalcentre, som indeholder lokale servicefunktioner som f.eks. dagligvarebutikker, børnehaver, folkeskoler og posthuse. Men mere radikale forslag om primært at udbygge med blok- og rækkehusbyggeri møder mindre opbakning.

Over halvdelen af de adspurgte eksperter støtter tanken om bompeng eller betalingsring i de større byer. Hvert tredje medlem af ekspertpanelet opfatter dog ikke dette som en god idé.

Tabel 4

	Helt/ delvis enig	Hverken eller	Helt/ delvis uenig	Ved ikke	I alt
Planlægningen skal i højere grad centreres om at fremme kollektiv transport, cykel og gang.	83%	8%	9%	0%	100%
Sundhed og miljø skal have første prioritet i byplanlægning på bekostning af privatbilismen	73%	14%	13%	0%	100%
Kollektiv transport, cykel og gang bør have førsteprioritet i midten af alle større byer	89%	4%	7%	0%	100%
Der bør indføres bompeng/betalingsring i alle større byer	56%	13%	29%	2%	100%
Byplanlægning skal i højere grad centreres omkring forhindringer for bilkørsel (lukkede og ensrettede veje, lav hastighed, færre p-pladser)	52%	16%	31%	1%	100%
Planloven bør ændres, så den fremmer følgende aspekter? - Fremme af byfortætning frem for byspredning	61%	16%	18%	5%	100%
Planloven bør ændres, så den fremmer følgende aspekter? - Nye udbygningsområder skal have så høj tæthed, at der er grundlag for lokal service og kollektiv transport	76%	11%	11%	2%	100%
Planloven bør ændres, så den fremmer følgende aspekter? - Disse områder bør primært være blok- og rækkehusbyggeri frem for opførelse af nye parcelhuse	41%	27%	29%	3%	100%
Planloven bør ændres, så den fremmer følgende aspekter? - Den indre bys andel af boliger og arbejdspladser bør øges	54%	21%	20%	5%	100%
Planloven bør ændres, så den fremmer følgende aspekter? - Bydels- og lokalcentre bør indeholde lokale servicefunktioner som f.eks. dagligvarebutikker, børnehaver, folkeskoler og posthuse	87%	7%	3%	3%	100%

IDA anbefaler

- At den kollektive trafik, cykel og gang på bekostning af biltrafikken opprioriteres i den nationale og kommunale trafikplanlægning med henblik på at forbedre sundhed, trafiksikkerheden og miljøet.
- At kommuneplaner mv. skal indeholde afsnit om, hvorledes planen påvirker reducere transport, henholdsvis overflytter transport fra bilen til kollektiv transport, cykel og gang.
- Udbygning i byerne bør ske gennem fortætning af den eksisterende by og ikke via øget byspredning.

Regulering af privatbilismen ved hjælp af økonomiske virkemidler

Forskellige økonomiske virkemidler kan bidrage til, at den danske bilpark effektiviseres, at der generelt køres mindre i privatbiler og at trafikken reduceres i bestemte områder. Dette kan gøres ved at skrue på forskellige reguleringshåndtag som f.eks. registreringsafgiften (skat på det at have en bil), benzin/dieselaafgiften (skat på kørslen), road-pricing/bompenge (skat på kørsel på visse strækninger/områder) og befodringsfradraget (tilskud til mobilitet). Ekspertpanelets vurderinger på hele skatte- og afgiftsområde er vist i tabel 5.

Benzinslugere skal koste langt mere end miljøvenlige biler

Der er et overvældende flertal, 9 ud af 10, for en yderlig differentiering af registreringsafgiften, således at denne i højere grad afspejler bilens miljøbelastning.

Ca. 60 % af de adspurgte lægger samtidig op til, at road-pricing bør indføres snarest muligt. Samme procentvise antal ønsker også, at registreringsafgiften helt eller delvist erstattes af road-pricing, således at det ikke er indkøbet men brugen af bilen, der beskattes. Ca. en fjerdedel af de adspurgte vender sig dog mod dette.

Der er ikke flertal for mere radikale initiativer såsom at afskaffe befodringsfradraget og forhøje afgiften på benzin og diesel.

Tabel 5

	Helt/ delvis enig	Hverken eller	Helt/ delvis uenig	Ved ikke	I alt
Registreringsafgiften skal generelt være højere	13%	20%	65%	2%	100%
Registreringsafgiften skal være langt mere differentieret til fordel for de mest miljørigtige biler	91%	5%	4%	0%	100%
Registreringsafgiften bør helt eller delvist erstattes af road-pricing, dvs. en afgift efter hvor og hvor meget man kører	62%	14%	23%	1%	100%
Afgiften på benzin og diesel bør forhøjes	40%	23%	36%	1%	100%
Befodringsfradraget bør afskaffes	33%	17%	48%	2%	100%
Befodringsfradraget til bilister bør afskaffes	40%	13%	45%	2%	100%
Der bør indføres road-pricing snarest muligt	59%	12%	27%	2%	100%

IDA anbefaler

- Der gennemføres en ændring af registreringsafgiften, så denne bliver langt mere differentieret i forhold til bilernes miljøeffekt.
- Afgiftsfritagelsen for elbiler gøres permanent og udvides til nye bilmodeller med henblik på at sikre kommerciel afprøvning af de mest effektive teknologier.
- Folketinget i 2008 beslutter at implementere road-pricing på det danske vejnet med virkning hurtigst muligt.

Transport af gods

Globaliseringen betyder, at varer i stigende grad produceres der, hvor produktionsomkostningerne er lavest, hvilket der er store økonomiske fordele ved. Samtidig øges den internationale transport af gods og derved også de relaterede miljøproblemer, hvilket dog langt fra afspejles i produktionsomkostningerne eller varenes pris. Bl.a. er fly og skibstransport den eneste sektor, der er fuldstændig fritaget for brændstofsafgifter, hvilket også er tilfældet internationalt.

Udledningen af drivhusgasser fra transport af gods med fly og lastbiler er stærkt stigende, og der vil være store miljømæssige fordele ved at overflytte en del af denne transport til jernbane. Sikkerhedsmæssigt vil dette også være en stor fordel. Ekspertpanelet er blevet bedt at vurdere en række tiltag, der søger at udvikle banetransporten.

Godstransport skal flyttes til skinnenet.

Der er et meget stort flertal af eksperter der peger på, at der bør gøres mere for, at en større del af godstransporten sker på jernbane. Der er således et meget stort ønske om, at regeringen udarbejder en handlingsplan for, hvordan godstransporten på bane kan øges, og der lægges op til, at regeringen bruger markant flere midler, end tilfældet er på at udvikle banetransporten, således at denne bliver et attraktivt alternativ til transport af gods på veje.

Der er desuden et markant flertal for, at de forskellige typer af godstransport pålægges afgifter, der afspejler de miljømæssige omkostninger ved den pågældende form for transport.

Over halvdelen af de adspurgte lægger desuden op til, at der bør indføres obligatorisk miljødeklaration på fødevarer og øvrige produkter, hvoraf information om varens transportbelastning fremgår.

Tabel 6

	Helt/ delvis enig	Hverken eller	Helt/ delvis uenig	Ved ikke	I alt
Regeringen bør afsætte markant flere midler til udvikling af banetransporten med henblik på at gøre denne til et attraktivt alternativ til transport af gods på vej	79%	8%	12%	1%	100%
Der er stort behov for at kortlægge og reducere de barrierer, som kan fremme en øget godstransport med jernbane	78%	10%	8%	4%	100%
Regeringen bør udarbejde en handlingsplan for hvordan jernbanetransport af gods kan øges	84%	8%	6%	2%	100%
Godstransport bør pålægges kørselsafgifter, der afspejler de miljømæssige belastninger (eksternalitetsomkostninger)	81%	10%	8%	1%	100%
Der bør indføres en obligatorisk miljødeklaration på fødevarer, hvori indgår information om transportbelastning for at udnytte forbrugernes muligheder for at træffe miljøvalg i deres daglige indkøb	55%	24%	18%	3%	100%
Der bør, udover en obligatorisk miljødeklaration på fødevarer, indføres en obligatorisk miljødeklaration på alle produkter	54%	24%	17%	5%	100%

IDA anbefaler

- At regeringen hurtigst muligt tager initiativ til at udarbejde en handlingsplan for hvordan jernbanetransport af gods kan øges.
- At de miljø- og samfundsmæssige omkostninger der er forbundet med godstransport indarbejdes i et afgiftssystem for godstransport, så udgiften ved de forskellige transportformer afspejler de reelle miljøomkostninger
- Der obligatorisk miljødeklaration på fødevarer, hvori indgår information om transport og klimabelastning.

Trafikstøj

Et af transportens væsentlige miljøproblemer, der dog ofte overses i debatten, er trafikstøjens belastning af nærmiljøet. Trafikstøj er i dag et problem for 700.000 boliger (belastet med mere end 55 dB) og 150.000 boliger er belastet med over 65 dB. Dette kan forebygges via støjkrav til biler, som i dag reguleres via EU og ved trafikstøjdæmpende tiltag.

Ekspertpanelet har vurderet en række tiltag der alle kan sænke trafikstøjen. Det anslås, at det koster mindst 0,5 mia. kr. årligt at nå de mål, der er angivet i spørgsmålene nedenfor

Antallet af støj-belastede boliger bør reduceres kraftigt

Størst tilslutning er der til, at der iværksættes en indsats, som sikrer, at kun meget få eller ingen boliger i 2030 er udsat for over 65 dB (stærkt belastet), mens næsten lige så mange i ekspertpanelet mener, at man skal gå et skridt videre og sikre, at antallet af støjbelastede boliger i 2030 reduceres til ca. en tredjedel eller mere (under 55 dB). Samtidig svarer 69 procent, at der bør etableres en statslig støtteordning med fx 50 % tilskud, som kan anspore kommunerne til en langt mere offensiv indsats overfor trafikstøj. Endelig mener 77 %, at regeringen skal arbejde for skrapere støjkrav til biler.

Kun en enkelt af de fremsatte løsningsmodeller – kommunale støjsekretariater – møder nogen modstand. Der er dog stadig et flertal af ekspertpanelet medlemmer, der synes, det er en god ide.

Tabel 7

	Helt/ delvis enig	Hverken eller	Helt/ delvis uenig	Ved ikke	I alt
Der bør iværksættes en indsats, som sikrer, at kun meget få eller ingen boliger i 2030 er udsat for over 65 dB (stærkt belastet)	85%	9%	4%	2%	100%
Der bør iværksættes en indsats, som sikrer, at antallet af støjbelastede boliger i 2030 reduceres til ca. en tredjedel eller mere (under 55 dB)	77%	15%	6%	2%	100%
Der bør etableres en statslig støtteordning med fx 50% tilskud, som kan anspore kommunerne til en langt mere offensiv indsats overfor trafikstøj	69%	15%	12%	4%	100%
Kommuner bør pålægges at etablere støjsekretariater, som løbende arbejder for at støjbekæmpelse indtænkes i aktiviteter i kommunen (anlæg, renoveringer etc.)	53%	22%	20%	5%	100%
Regeringen bør arbejde for langt skrapere støjkrav til biler	77%	13%	9%	1%	100%

IDA anbefaler

- Der oprettes en statslig støjpulje på 250 mio. kr., der yder 50 % tilskud til kommuner og private som gennemfører trafikstøjdæmpende tiltag.
- Der etableres et forskningsprogram på 50 mio. kr. årligt, der fokuserer på såvel støjbekæmpelse som de sundhedsmæssige konsekvenser af støj.
- Der fastsættes en målsætning om, at antallet af boliger som udsættes for over 55 dB reduceres fra de nuværende 700.000 til 500.000 i 2015 og 250.000 i 2030.
- Der fastsættes en målsætning om, at antal boliger som udsættes for over 65 dB reduceres fra de nuværende 150.000 til 50.000 i 2015 og 0 i 2030.

Kontakt

Spørgsmål til undersøgelsen kan rettes til konsulent Bjarke Fønnesbech, tlf.: 33 18 47 43, e-mail: bfj@ida.dk eller journalist Ulrik Frandsen, tlf.: 33 18 46 57, e-mail: ufr@ida.dk.

Metode

Undersøgelsen er gennemført blandt medlemmerne af Selskabet Byplan, Vej og Trafik, et fagteknisk selskab som er henhørende under IDA.

Undersøgelsen er foretaget i IDAs spørgepanel i december 2007. 425 personer har deltaget i undersøgelsen, hvilket svarer til 45 procent af de i alt 954 inviterede paneldeltagere. Ud af disse arbejder 71 % dagligt med planlægning, veje og trafik