

Let mobiliteten?

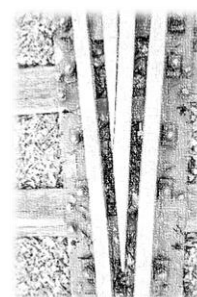
I Vejdirektoratets seneste trængselsanalyse¹ kan man læse, at trafikanter på en almindelig hverdag i gennemsnit bruger 350.000 timer på at holde i kø. I 2022 løb det op i 80 millioner timer. Med den gængse samfundsøkonomiske regnemodel giver det et tab på 31 mia. kr.

Sådanne tal vækker altid bekymring. Regnemodellem har dog flere mangler, der, hvis den tages for seriøst, har en negativ effekt på vores vej mod det bæredygtige samfund. Eller rettere på den vej, der skal føre os til den vej, der skal føre os til det bæredygtige samfund.

Det kryptiske ordvalg er tilvalgt, fordi den gængse samfundsøkonomiske model ikke tager hensyn til f.eks. landskab og bykvalitet, grundvand, natur og dyreliv, positive sundhedseffekter, sammenhæng med eksisterende fysisk planlægning osv. og vi er derfor langt fra målet.

31 mia. kr. er et beløb, der er kunstigt fremstillet til at argumentere for en snæver tankegang om mere af det, vi har. Det er ikke, som transportminister Thomas Danielsen og branchedirektør i Dansk Erhverv Transport, Jesper Kronborg, skriver i en fælles kronik i Mobility Watch² lig med *"det beløb, det koster det danske samfund hvert år, at virksomheder og borgere sidder i kø på vejene i stedet for faktisk at være der, hvor de skulle have været."*

Det er heller ikke et beløb, som kan finansiere over halvdelen af de nye vejprojekter fra aftale om Infrastrukturplan 2035³ eller tre-fjerdedele af de nye kollektive projekter i planen, eller en hel metropolring eller tre limfjordsforbindelser om året, som de to herre også vil have os til at tro. Tallet er fiktivt og 'afsporet' fra den virkelighed, vi står i.



Trængselstallene for 2022 er en historie om, at samfundshjulene kører derudaf uden hensyn til vores omkringliggende miljø inkl. klima, biodiversitet, havet osv. Hastighed uden hensyn til konsekvenserne.

Det er vi naturligvis nødt til at gøre noget ved. Men som det ser ud nu, er der intet, der tyder på, at borgere og virksomheder vil efterspørge mindre mobilitet i fremtiden. Tværtimod. Det betyder altså øget trængsel, hvis ikke vi gør noget.

Heldigvis er der noget, vi kan gøre ved det.

Drop projekter

Først og fremmest skal vi sikre, at projekterne i infrastrukturplan 2035 lægges i graven, idet de er lavet uden det nødvendige overblik.

I stedet har vi brug for en samlet politisk plan, som skaber rammerne for en og grøn mobilitet, der også tager hensyn til verden uden for vejnettet.

¹ <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-05/Opg%C3%B8relse%20af%20tr%C3%A6ngsel%20p%C3%A5%20vejene%20i%202022.pdf>

² <https://mobilitywatch.dk/nyheder/politik/article17124113.ece>

³ <https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekst-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>

Det giver for eksempel god mening at fremme særligt cyklisme og kollektiv transport i og mellem de store byer. Hvis det lykkes at få vejtrafik væk fra de mest belastede strækninger, vil der være plads til dem som absolut skal benytte vejene individuelt. Husk her at også gods kan transporteres på tog.

Det bør være en politisk transportplans mål, at den tunge vejtransport med tiden vil være helt grøn. Derfor skal der øremærkes midler til at sikre den fornødne kapacitet på jernbanen.

En helt anden vigtig brik i en politisk transportplan, er at forstå at indenrigsluftfart ikke bliver grøn. Og da slet ikke om seks år. Der er andre ting, der er vigtigere at satse på. Det vil i det hele taget være et helt forkert signal at sende, hvis indenrigsluftfart skal være lig med det, der skulle have været timemodellen, som transportministeren ved en anden lejlighed også har sagt.⁴

Vi har allerede de elementer, som binder os sammen. Der er ikke længere brug for økonomisk vækst og beskæftigelsen kan nærmest ikke have det bedre. Vi lever i et land med den nødvendige geografiske balance, og det har vi sådan set gjort de sidste 50 år. Sammenhængskraft skabes af mange andre ting end veje.

Mobiliteten skal ikke øges, men hellere lettes. Vi er nået dertil, hvor vi skal lære at gøre godt med det, vi har, hvilket naturligvis inkluderer at forbedre det, vi har. Vi skal for klimaet, biodiversiteten og havet ikke have mere.

Behovet for en mobilitetsplan skal ikke springe ud af et fiktivt tabstal på 31 mia. kr. Med den gængse regnemodel vil flere motorvej blot bidrag til flere køer. Bare se på udvidelse af Københavns motorring 3. Trængslen blev blot værre og rejsehastigheden længere.⁵

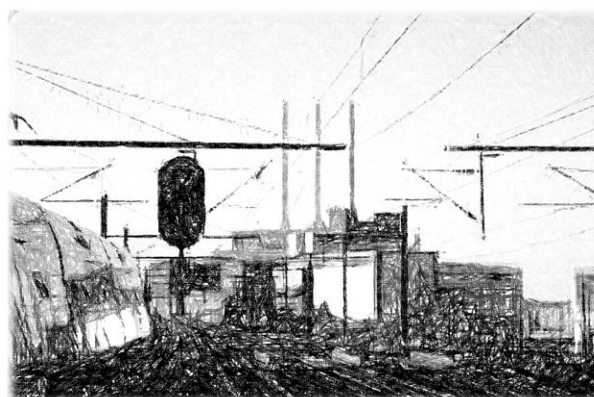
Lad en grøn mobilitetsplan springe ud af en grøn regnemodel som modsat nu tager hensyn til vores livskvalitet. Lad os klæde Folketingets partier rigtig på, så de kan tage nogle fremtidssikrede beslutninger, der bygger på virkelighedens udfordringer.

Hvis der er brug for at få nogle milliarder på bordet, kan man starte med de ca. 20 mia. der hvert år gives i kørselsfradrag, og som langt fra gavner det, vi har brug for i fremtiden. Det er rigtige penge og et tal, der bare stiger år for år.

I dag findes der en række oplagte synergier imellem alle transportformerne. Gang, cykel, bil, bus og tog skal passe sammen og ikke som i dag modarbejde hinanden.

Transportpolitik i Danmark er karakteriseret af brede forlig, men desværre også af usammenhængende "individuelle" aftaler. Det er afgørende, at vi kommer væk fra "noget for noget" tankegange og i stedet arbejder på tværs af transportformer.

For én ting står nemlig helt klart. Naturligvis skal vi have mere sammenhængende mobilitet. Men det er ikke det samme som mere mobilitet.



maj 24|hh

⁴ <https://mobilitywatch.dk/nyheder/politik/article16408539.ece>

⁵ <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/trafik/rejsetid>