

Fremtidens Transport – hvordan knækker vi kurverne?

Tove Hels, sekretariatschef i Dansk Vejforening

Den årligt tilbagevendende transportkonference Fremtidens Transport blev afholdt 30. januar 2023 i Ingeniørernes Hus. Konferencen er arrangeret af IDA, ITSDanmark, KL, TØF, Dansk Vejforening, DI Transport og Danske Regioner. Dagens program blev indledt af fungerende formand for IDA, Aske Nydam Guldborg. Aske talte varmt for en overordnet plan for transport og mobilitet i Danmark. Han mente, at der er tre kurver, der skal knækkes: CO₂-kurven, trængselskurven og cyklismekurven; sidstnævnte skal vendes til en opadgående kurve. For at få flere trafikanter over i den kollektive transport foreslog Aske en helt flad takst på 25 kr. pr. tur i den kollektive transport, uanset hvor langt man skal køre.

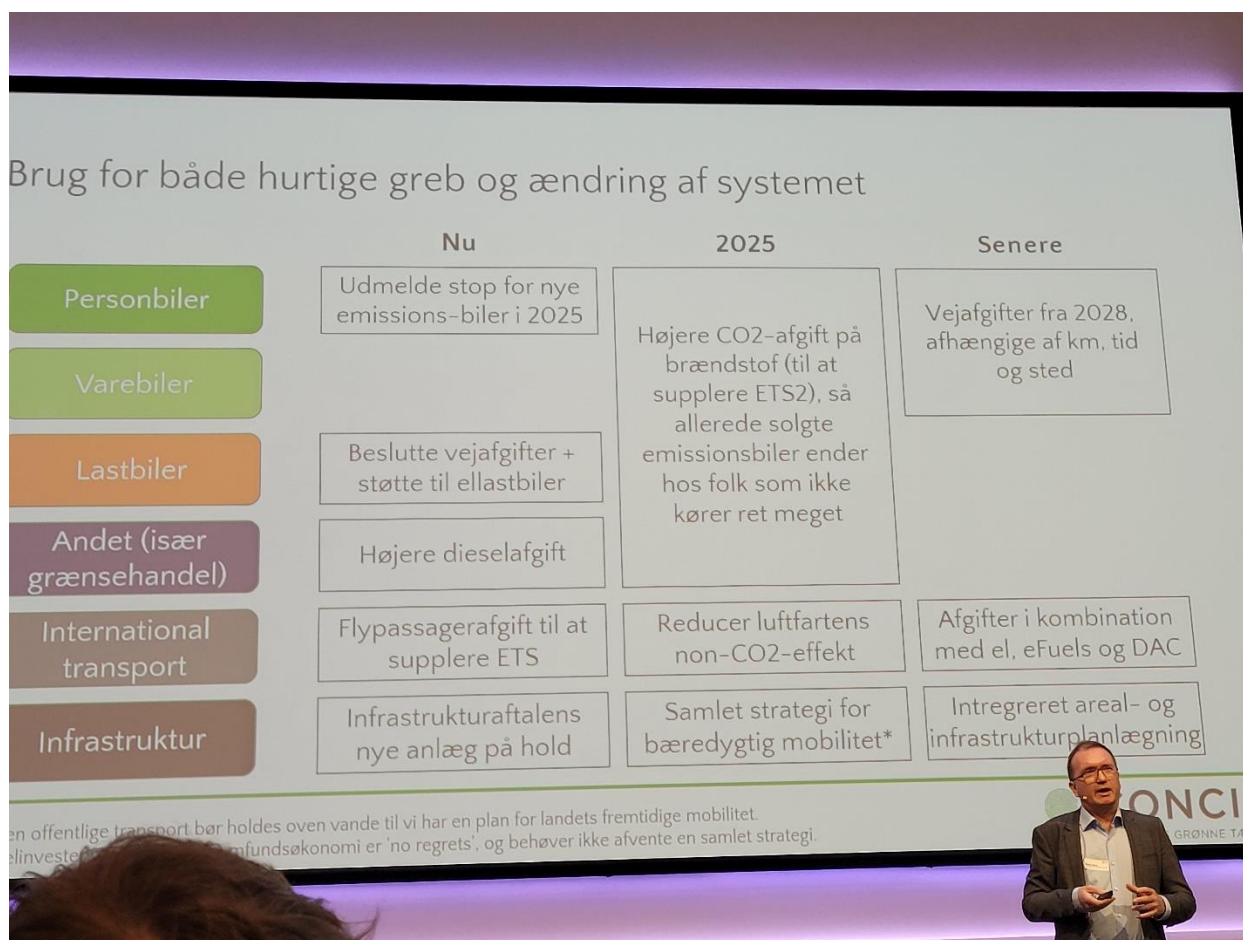
Ministeren: Man skal kunne bo alle steder i Danmark – også uden en bil

Transportminister Thomas Danielsen (V) omtalte regeringens mål med 70 % reduktion i CO₂-udledning i 2030 (med base i udledningsniveauet fra 1990). Desuden var ministerens fokus udmøntning af Infrastrukturplan 2035, omstilling af tung transport til fossilmfrie drivmidler og udbygning af ladeinfrastrukturen til støtte for antallet af el-biler og el-lastbiler. Endelig var ministeren optaget af, at man skal kunne bo alle steder i Danmark også uden at eje en bil. I den sammenhæng kan selvkørende teknologier komme på banen, fordi det er svært at få busruterne til at hænge sammen økonomisk i de tyndt befolkede områder.



Stemingsbilleder fra konferencedagen.

Søren Have, programchef i Concito, var optaget af klimaneutralitet og havde systematiseret forslagene til at nå derhen (Figur 1).



Figur 1. Søren Have, Concito, med greb og systemændringer på vej mod klimaneutralitet.

Forsøg med vejafgifter

Et af Søren's foreslåede greb, kilometer- og tidsbestemte vejafgifter, var hovedfokus i DTU (Ninette Pilegaard) og Sund & Bælts (Martin Lodal Christensen) oplæg. DTU gennemfører i samarbejde med Sund & Bælt et stort forsøg med konkrete kilometer- og tidsbaserede vejafgifter. Forsøget vil omfatte 2.200 deltagere, som får et kørselsbudget og bliver udsat for afgiftssystemer. Forsøget er et 'fra teori til praksis'-forsøg og skal klarlægge brugernes reaktioner på vejafgifter samt samfundsøkonomiske og fordelingsmæssige aspekter. Forsøget er omfattende og vil blive afrapporteret fra foråret 2025.

Hvordan får vi folk til at ændre adfærd?

Som et spændende supplement til de transportfaglige indlæg var Louise Vang, antropolog fra virksomheden IsItABirt, inviteret med svar på det centrale spørgsmål: Hvordan får vi folk til at ændre adfærd? Louise betonedede, at alle mennesker vil have transport, som er let, effektivt, forudsigeligt, trygt og fleksibelt. Disse behov er ret konstante, og der skal mere end gode intentioner til at ændre adfærd. Når mange cykler i København frem for at tage bilen, er det eksempelvis ikke (kun) af idealistiske grunde, men simpelthen fordi det er den letteste måde at komme frem på. For at kunne ændre folks adfærd skal vi som

eksperter respektere vejen derhen (se også Figur 2): Det skal være muligt og let at ændre adfærd, der skal være nogle forbilleder, og det skal være attraktivt.



Figur 2. Louise Vang, IsItABird: Hvordan flytter vi folk fra bil til cykel?

Selvkørende teknologi – langt fra tanke til handling

Over middag var der tre parallelle sessioner, hvor jeg deltog i sessionen om selvkørende køretøjer. Her rapporterede Maria Vestergaard fra Aalborg Kommune om forsøget med førerløse busser i Aalborg Øst. Busserne har kørt på en 2,1 km sti under meget mediebevågenhed, fordi de har været de første i Danmark. De har været førerløse, men har kørt med en operatør, som har hjulpet passagererne til rette, og som har kunnet overtage styringen i enkelte tilfælde. Forsøget har været en stor succes – så stor, at kommunen har fået mange positive tilkendegivelser. De negative tilkendegivelser kom først, da forsøget var slut, og busserne holdt op med at køre. Forsøget har været gennemført i et multikulturelt område af byen, og busserne var især populære blandt områdets børn, der ikke i samme grad som etnisk danske børn har erfaring med at cykle. En af vanskelighederne ved forsøget havde været at få de nødvendige tilladelser; der var gået fem år fra ansøgning til drift. Samme vanskeligheder kom Christian Bering, Holo, ind på i sit oplæg. Holo gennemfører projekter med selvkørende køretøjer og var ansvarlig for driften af busserne i forsøget i Aalborg Kommune. Holo gennemfører diverse projekter både med transport på jorden (i samarbejde med det norske postvæsen) og flyvende godstransport (forsøget med transport af prøver fra øerne til hospitalet på Sydfyn).

Sessionen mandede ud i en identifikation af vanskelighederne ved at komme videre med selvkørende teknologi i Danmark, og følgende årsager blev identificeret:

- Det er vanskeligt at få tilladelser/dispensationer til at gennemføre forsøg. Lovgivningen tager naturligt nok ikke højde for selvkørende teknologi og mangler den nødvendige smidighed til at komme videre.
- Forsøg i Danmark skal godkendes af Transportudvalget på Christiansborg. Dette sætter forsøgene i stå i valg- og regeringsdannelseperioder.
- Danmark savner en strategi for selvkørende teknologi.
- Der er betydelig risiko forbundet med at gennemføre forsøg med selvkørende teknologi, fordi det er nyt. Der skal findes en modus for placering af risiko hos henholdsvis leverandøren, kunden og operatøren.

Paneldebat – vi har brug for en samlet mobilitetsplan

Eftermiddagen stod på paneldebat. Panelet var enige om, at en overordnet mobilitetsplan i Danmark ville være et stort fremskridt. Mobilitet er en mangefacetteret opgave at håndtere, og den kræver overblik. Alt bør tænkes ind i en fælles ramme: Kilometerbaseret vejafgift, kollektiv trafik, infrastruktur, fast Kattegatforbindelse. Opgaven ville være oplagt for en kommission.



Figur 3. Panelet bestod af (fra venstre): Anders Wolf, Hvidovre Kommune; Anders G. Christiansen, Danske Regioner; Søren Have, Concito; Karsten Lauritzen, Dansk Industri.

Herudover betonedede Karsten Lauritzen, at den grønne omstilling er kapitalkrævende, fordi der kan være langt fra forsøg til business case, og indtjeningen kan lade vente på sig. Karsten efterspurgte tilskyndelser til investeringer i det grønne.

Søren Have pointerede, der mangler samspil mellem kommuner, regioner og stat i forbindelse med den grønne omstilling. Hvordan aktiverer vi handlingstrang hos kommunerne?

Anders Wolf nævnte, at hans kommune – Hvidovre – har mange transport- og støjgener og risikerer at sande til i trafik. Amagermotorvejen skal udvides til ti spor, og Anders stillede spørgsmålet, om den kan overdækkes med solceller? Kommunen har kontakt til forskellige energivirksomheder, som synes, det er interessant at gå ind i. Desuden foreslog Anders Park & Ride-anlæg ved afkørsel 1; så kan trafikanterne tage metroen derfra og således undlade at køre inde i København. Endelig planlægger Hvidovre Kommune at etablere flere og bedre cykelstier for at fremme cyklismen.

Anders Christiansen refererede til, hvad han kaldte ”de evigtgyldige temaer”, fordi der er blevet talt om dette i mange år: Hvordan får vi flere ind i den kollektive trafik? Anders pointerede, at den kollektive trafik har svært ved at hænge sammen økonomisk – passagerer er tabt i forbindelse med coronapandemien. Brændstoffet er blevet meget dyrere. Anders savnede overordnet politisk stillingtagen til den kollektive trafik.