

Opsamling på workshop.

Johan Nielsen, Danske Regioner

Mandag linje 6 kl 14.15-15.45

Den teknologiske og trafikale udvikling og krav til planlægning

Baggrunden for workshoppen er den hurtige teknologisk udvikling i transportsektoren, bl.a. med selvkørende biler og busser. Selvkørende biler vil skabe mere trafik og trængsel, hvis de ikke kombineres med effektiv kollektiv trafik og samkørsel i store biler (OECD og UITP).

Samtidig er bilsalget og bilkørslen steget gennem en årrække, og den øgede trængsel påvirker pendlingen og erhvervslivets transportomkostninger, og dermed vækstvilkårene. Set ud fra de rejsende synspunkt er bilen hurtig, billig og bekvem. Det er imidlertid, bl.a. økonomisk, ikke realistisk at løse trængselsproblemerne alene ved vejinvesteringer. Desuden er den kollektive trafik presset som følge af billigere biler, udfordringer for DSB og pressede offentlige budgetter.

Formålet med sessionen er derfor at debattere, hvordan vi kan sikre mobiliteten og fremkommelighed for personer og varer på kortere og længere sigt i lyset af de aktuelle udfordringer i vejtrafikken, i den kollektive trafik og i relation til de nye teknologier vedrørende selvkørende biler og MaaS ydelser.

Hvilken rolle kan mobilitetsplaner spille, og vil en sammenhængende transportplanlægning omfattende både vej og bane kunne bidrage til at løse de aktuelle udfordringer og være fleksibel i forhold til den langsigtede udvikling? Vil det kunne sikre et sammenhængende transportsystem for personer og varer nationalt, regionalt og lokalt. Og hvordan kan de regionale og lokale erfaringer og regionale mobilitetsstrategier bidrage hertil?

Nogle af de spørgsmål, der blev debatteret på workshoppen, var

- Vil den stigende automatisering af køretøjer bidrage til at reducere trængslen, eller vil trængslen tværtom øges?
- Hvad er mulighederne i den Multimodal Rejseplan i Nordjylland, og hvad er planerne på længere sigt? Er det vejen frem for MaaS i Danmark?
- Hvad bliver den kollektive trafiks rolle – forsvinder den eller kan den kollektive trafik stå centralt ift. de fremtidige mobilitetsservices? Og kommer de offentlige myndigheder til at få indflydelse på den fremtidige trafikudvikling, ejerskab af biler, MaaS løsninger mv.?
- Kan vi sikre, at teknologiudviklingen og de nye transportmønstre samlet set resulterer i mere effektiv mobilitet for borgere og virksomheder? Eller vil vi blot køre mere og mere i egen bil?
- Er der behov for en ny samlet regulering på tværs af alle transportformer: En ny masterplan for transport? Og hvad skal den indeholde?
- Er der behov for større sammenhæng mellem den statslige transportplanlægning og den regionale transportstrategi og den kommunale planlægning?

Henrik Severin Hansen, Danske regioner var ordstyrer.

Erik Basse Kristensen, Cowi understregede, at udviklingen vil gå stærk: Tænk på trafikken for 50 år siden, der vil ske endnu større ændringer de næste 50 år. De førerløse biler giver mere trængsel. De er derfor en del af løsningen, ikke hele løsningen. Det vil stille nye krav til infrastrukturen og der vil stadig være behov for kollektive trafikformer.

Jens Otto Størup, Nordjyllands Trafikselskab redegjorde for NT's arbejde med Den Multimodale Rejseplan i Nordjylland. Han påpegede, at der mangler en strategiske retning i de statslige beslutninger. Der skal være volumen, hvis vi skal løse trafikudfordringerne med samkørsel og plustur (NT's ny produkt med en tur fra stoppested til bolig i forbindelse med en kollektiv rejse). Vi har rejsekortet, som er et betalingsmiddel og Rejseplanen, som er et planlægningsinstrument for de rejsende. Formålet i NT er at udnytte dette som udgangspunkt for MASS-løsninger.

Dorte Stigaard, Region Nordjylland omtalte Region Nordjyllands mobilitetsplan. Hun påpegede behovet for, at regioner og kommuner arbejder sammen om at sikre mobiliteten. Regioner og kommuner skal løse de problemer, de kan løse, og derefter byde ind med, hvilke opgaver staten bør løse i forhold til mobilitet og infrastruktur.

Johan Nielsen, Danske Regioner påpegede behovet for en helhedsorienteret og fleksibel trafikplanlægning med inddragelse af regioner og kommuner. De kommunale/regionale mobilitetsplaner skal bidrage til den statslige planlægning, så den tager hensyn til de lokale og regionale udfordringer.

Michael Svane, DI spurgte, hvor vil vi være i 2030 i forhold til tilgængelighed, fremkommelighed og sammenhæng? Han understregede behovet for strategiske master/mobilitetsplan fra staten – den skal gerne indeholde servicemål for trafikken. En masterplan skal sætte de langsigtede mål for investeringerne og kan desuden udpege vigtige knudepunkter i trafikken. Michael Svane understregede, at en masterplan ikke fratager politikerne mulighed for at prioritere investeringerne.

Under diskussionen blev der bl.a. spurgt, om den manglende sammenhængende planlægning skyldes politisk dumhed eller om der lå andre forhold bag som fx interessekonflikter? Og det blev sagt, at trafikpolitikken i øjeblikket udgør en del af den overordnede værdipolitik.