

Debat

Tidligere chef i Vejdirektoratet: Ekspertudvalg får ikke lov til at tage fat i grundliggende udfordringer

Når man nedsætter en ekspertgruppe, burde det være, fordi der er brug for faglig ekspertise til en defineret opgave. Men det er tydeligvis ikke tilfældet, skriver Knud Erik Andersen om regeringens ekspertudvalg, der skal komme med forslag til forbedring af den kollektive trafik.



Der har i Danmark aldrig været tradition for at analysere den samfundsmæssige betydning af lokal kollektiv trafikbetjening, skriver Knud Erik Andersen Foto: Mads Claus Rasmussen/Ritzau Scanpix



Knud Erik Andersen Selvstændig rådgiver, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning. Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Trafikselskaberne har på det seneste offentliggjort besparelser som følge af faldende kundegrundlag.

Holstebro Kommune har eksempelvis for nylig besluttet at nedlægge al drift af bybusser fra og med 2024, og alt tyder på, at det næppe er en enlig svale.

I lyset af den negative udvikling har regeringen i foråret 2023 nedsat et ekspertudvalg, som senest ved udgangen af 2024 skal komme med forslag til forbedring af den kollektive trafik. Udvalget har i store træk følgende opgaver:

- Kortlægning af transportbehov og beskrivelse af potentielle nye kollektive mobilitetstilbud
- Afdækning af økonomien i trafikselskaberne og mulig ny takststruktur
- anbefalinger til ny organisering af lokal kollektiv trafik

Der er tale om en negativ udvikling, der har været undervejs i flere år. Corona-epidemien førte derudover til færre buspassagerer, og en del kunder er efterfølgende ikke vendt tilbage.

Uden troværdige beslutningsværktøjer

Der har i Danmark aldrig været tradition for at analysere den samfundsmæssige betydning af lokal kollektiv trafikbetjening.

Vi står derfor uden troværdige beslutningsværktøjer, når der enten skal skrues op eller ned for kollektiv lokaltrafik.

“

Samfundsøkonomi burde være et centralt beslutningsgrundlag, men er blevet teoretiseret væk fra anvendelighed

Knud Erik Andersen, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Statens officielle metode til at beregne samfundsøkonomi er ikke til nogen hjælp.

Den har løbende udviklet sig til et skoleridt i overkompliceret teori, sammenblanding af samfunds- og virksomhedsøkonomi og uigennemskuelige korrektionsfaktorer.

Samfundsøkonomi burde være et centralt beslutningsgrundlag, men er blevet teoretiseret væk fra anvendelighed.

Nedskæringer af kollektiv lokaltrafik er derfor et let offer for besparelser, og lokaltrafikken har modsat de helt store trafikinvesteringer ingen højtråbende lobbygrupper.

Statens generelle politik er, at serviceniveau og økonomi er de lokale myndigheders eget ansvar.

Kun hvis der er tale om indsatser af en vis politisk signalværdi, kan staten fra tid til anden finde på at blande sig med et statsligt tilskud som engangsbeløb, men ellers holder staten sig langt væk fra lokaltrafik.

Nu indhenter virkeligheden så – i første omgang – den kollektive lokaltrafik, der er havnet i en negativ spiral, og kunderne må tavst indrette sig, som de bedst kan.

Der er tydeligvis behov for et statsligt videnscenter, til at hjælpe med udvikling af dagligdags lokal kollektiv transport. Danmark er simpelthen for lille til, at den opgave kan løses decentralt.

Ingen mulighed for et samlet blik

Men nu er ekspertgruppen en realitet, og vi må håbe på et brugbart resultat.

Udvalgets kommissorium har på trods af en bredt formuleret indledning et meget snævert fokus på trafikselskabernes virksomhed.

Dertil kommer at ”de samlede anbefalinger [skal] kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer”, og udvalget skal ”... for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til hensigtsmæssig organisering af den kollektive trafik”.

“

Vi hænger tydeligt fast i gamle strukturer og politisk vanetænkning, når det gælder kollektiv trafik

Knud Erik Andersen, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Den samlede kollektiv trafiks organisering skal udvalget således holde sig fra.

Udvalget kan dermed ikke foreslå en ny struktur, hvor de forskellige transportmidler betragtes som ligeværdige virkemidler i et samlet servicetilbud til brugerne.

En sådan tænkning ligger eksempelvis bag det britiske Transport for London, som har et samlet ansvar for kollektiv trafik i Storlondon.

I Danmark derimod må der ikke røres ved den skinnearne transports selvstændige og særlige status.

Lokaltrafikken må derfor jf. kommissoriet tilpasse sig: ”..med blik for den statslige skinnearne trafik, som udgør ryggraden i den nationale kollektive trafik”.

En sådan hierarkisk struktur spænder ben for kundeorientering, og det har haft negativ betydning for udvikling af bustrafikkens muligheder.

Gamle strukturer og politisk vanetænkning

Vi hænger således tydeligt fast i gamle strukturer og politisk vanetænkning, når det gælder kollektiv trafik.

Disse fortidens dogmer er næppe noget, nogen tør røre ved. Ekspertudvalget må slet ikke, så statens fokus på skinner i stedet for kunder bliver ikke et tema.

De enkelte transportudbydere - med magtfulde DSB i spidsen - har ingen egeninteresse i at videregive beslutningskraft til et større kundeorienteret fællesskab.

Og tilsvarende tør staten næppe røre ved trafiksekskabernes lokale finansieringsmodel af skræk for at pådrage sig et økonomisk ansvar.

Ingen dokumentation af de bagvedliggende processer

Et særligt problem, der også kunne trænge til et kritisk blik, er den danske tradition for store trafikpolitiske forlig.

“

Uhensigtsmæssigheder og eventuel kritik, der måtte blive afdækket undervejs i plan- og lovprocessen, får ingen betydning

Knud Erik Andersen, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Cirka hvert femte år indgår landspolitikerne et trecifret milliardforlig om diverse initiativer. Forligene er dybest set private ”gentleman agreements”.

Når et transportforlig så som Fugl Fønix dukker op for den undrende offentlighed, er det uden dokumentation af de bagvedliggende processer.

Forligenes mange enkeltprojekter bliver først en del af den formelle demokratiske proces, når finansloven sætter penge af til diverse nødvendige undersøgelser.

Til sidst skal de respektive anlægslove vedtages i Folketinget. Det sker uden egentlig debat, for partiernes jastemmer er en del af det oprindelige forlig.

Det siger sig selv, at sådan kan der ikke udvikles en sammenhængende national mobilitetsplan.

Uhensigtsmæssigheder og eventuel kritik, der måtte blive afdækket undervejs i plan- og lovprocessen, får ingen betydning.

Løbet er nemlig allerede kørt, inden det officielt er sat gang.

Letbanens forbandelse

Når et nyt stort transportprojekt besluttet, er fokus ofte primært på selve anlægget – de efterfølgende driftsudgifter må eftertiden håndtere.

“

Det er ganske enkelt useriøst ikke på forhånd at have beregnet og offentligt diskuteret konsekvenserne af store nye anlæg, inden de sættes i gang

Knud Erik Andersen, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Resultatet heraf ser vi eksempelvis ved letbaneprojekterne, hvor busdrift over en bred front må reduceres for at finde driftsmidler til letbanen.

Princippet med takstzoner indebærer, at der ikke kan opkræves en særlig brugerafgift, der modsvarer letbanens egne udgifter.

Pengene til at holde letbanen kørende må derfor findes ved massive besparelser på anden kollektiv trafik, det vil sige busdrift.

Det er ganske enkelt useriøst ikke på forhånd at have beregnet og offentligt diskuteret konsekvenserne af store nye anlæg, inden de sættes i gang.

Sundhed og transport?

Ekspertgruppen skal noget overraskende kunne ”tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde...”.

Sundhed er ikke ligefrem af ekspertgruppens kompetence, så formuleringen må tolkes i retning af, at regionernes fremtid kan komme i spil – og dermed også regionernes opgaver med kollektiv trafik.

Men det giver ikke mening, at en ekspertgruppe skal forholde sig til konsekvensen af potentielt kommende større politiske ændringer.

Når man nedsætter en ekspertgruppe, burde det være, fordi der er brug for faglig ekspertise til en defineret opgave.

For snævre rammevilkår

Endelig er der selve organiseringen af arbejdet. Transportministeriet og underliggende styrelser står for sekretariatsbetjening af udvalget, og det er jo ganske praktisk.

“

Skal udvalget være alibi for, at der tilsyneladende sker noget, mens driftsøkonomiens realiteter samtidig skruer busdriften ned til et nyt lavere niveau?

Knud Erik Andersen, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

Det interessante er imidlertid følgende slutpassus i kommissoriet: ”Der nedsættes desuden en følgegruppe bestående af repræsentanter for Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet”.

Men så tunge ministerier ”følger” ikke et udvalgsarbejde. Der er tydeligvis tale om en reel styregruppe.

Ekspertudvalgets arbejdsopgave og rammevilkår er klart for snævre til, at udvalget reelt kan tage fat i de grundliggende udfordringer.

Så hvorfor overhovedet det ekspertudvalg? Kan det tænkes, at formålet bare har været at sætte hak ved regeringsaftalens løfte om et ekspertudvalg?

Eller skal udvalget være alibi for, at der tilsyneladende sker noget, mens driftsøkonomiens realiteter samtidig skruer busdriften ned til et nyt lavere niveau?

POLITIK HAR ALDRIG VÆRET VIGTIGERE

Få GRATIS nyheder fra Danmarks største politiske redaktion

E-mail

Tilmeld dig

- Ja tak, jeg ønsker at modtage nyhedsbreve fra Altinget. I må gerne invitere mig til livearrangementer og sende mig tilbud om netværk, konferencer, nyhedsbreve eller lignende fra Altinget og Altinget-koncernen via e-mail og telefon. Jeg kan til enhver tid trække samtykket tilbage. Mine personoplysninger bliver behandlet i overensstemmelse med vores privatlivspolitik.



Knud Erik Andersen Selvstændig rådgiver, fhv. Vej- og trafikchef, Vejdirektoratet

JOB



Konsulent til Rådet for Sikker Trafik

Hovedstaden Hurtigst muligt

**BALTIC
ENERGY
ISLAND**

Direktør for Baltic Energy Island fonden

Hovedstaden 6/9-2023

SENESTE



Grønt overblik: Det skal du holde øje med

Ugen byder både på førstebehandling af finanslovsforslaget, forhandlinger om CCS-udbud og natur- og kulturhistoriske festivaler. Her er, hvad du skal holde øje med.

Daniel Bue Lauritzen

Finanslovens trecifrede millionbeløb til tung transport er langt fra nok, mener lobbyer

Staten skal støtte omstillingen af den tunge vejtransport med 100 millioner kroner årligt over de næste tre år, mener regeringen. Men det er ikke nok, lyder det fra både DI Transport og Dansk Erhverv. Grønt råd har flere konkrete anbefalinger til, hvordan pengene skal bruges.

Daniel Bue Lauritzen

Regeringen vil bruge øremærkede millioner til kollektiv trafik på drift af statsvejene

Daniel Bue Lauritzen

Få overblikket: Regeringen finder millioner til busser og tung transport på finansloven

Daniel Bue Lauritzen

Opsamling på temadebat: Aktører vil have grøn omstilling og en redningskrans til busserne

Andreas Esbjørnsen

Kommuner sætter høje mål for elbiler: Ambitionerne "kan gøre rigtig meget skade", mener ekspert

Daniel Bue Lauritzen

Moderaterne uddyber: Højere dieselaftgift skal oven i højere fortrængningskrav for at nå 2025-mål

Daniel Bue Lauritzen

Løkke går solo: Vi er nødt til at være åbne for at hæve dieselaftgiften

Daniel Bue Lauritzen

MINISTERSVAR

VIS ALLE

Stinus Lindgreen spørger:

Hvad er de årlige omkostninger er ved at indføre en model med fast månedlig betaling for fri anvendelse af tog i Danmark med inspiration fra Tyskland?

Nick Zimmermann spørger:

Hvilke trafikale udfordringer på motorvejsnettet og på ringvejene i Københavnsområdet har ministeren kendskab til?

Hans Kristian Skibby spørger:

Er det indenfor rammen af EU-lovgivningen muligt at forlænge infoteriernes kontrakter udenom et udbud?

Niels Flemming Hansen spørger:

Anerkender ministeren, at de lange ventetider for udstedelse af kørekort for nyuddannede chauffører er problematiske?

Lever danske motionscyklister cykler op til de lovgivningsmæssige krav, der stilles til cykler, som anvendes på offentlige veje og stier?



Prøv 14 dage gratis

Vores 29 nichemedier dækker dansk politik med indsigt.

Læs mere og tilmeld dig her

MEST LÆSTE TRANSPORT

1. **Grønt overblik: Det skal du holde øje med**
2. **Transportbranchen sender ønskeliste til regeringen: Sådan vil lobbyister bruge millioner på tung transport**

JOB

VIS ALLE



**Konsulent til Rådet for Sikker
Trafik**

 Hovedstaden



**Direktør for Baltic Energy
Island fonden**

 Hovedstaden