

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

National Mobilitetsstrategi: Hvorfor, hvad og hvordan?

Henrik Gudmundsson & Søren Have, hgu@concito.dk & sha@concito.dk
CONCITO

Abstrakt

CONCITO og mange andre fagprofessionelle har over årene efterspurgt en overordnet plan for, hvilken mobilitet vi ønsker her til lands. Herunder om det er nødvendigt at blive ved med at bygge mere dyr infrastruktur med de skader på natur og klima, det fører med sig.

I fravær af udspil fra officielt hold har vi derfor i to analyser undersøgt dels hvad staten, med inspiration fra fx Wales, burde gøre for i højere grad at foretage infrastrukturbeslutninger, der er konsistente med vores klimamål (CONCITO, 2023). Dels hvordan en rammesættende national mobilitetsstrategi kunne udformes og forankres (CONCITO, 2024). Førstnævnte analyse blev fremlagt på Trafikdage 2023. Dette indlæg vil fremlægge resultater og anbefalinger fra sidstnævnte analyse.

Hvorfor er der brug for en mobilitetsstrategi?

Mobilitet er mulighed for bevægelse. At der er fremkommelighed på vejen, hvis jeg vil køre. At der er en busafgang eller en flextur. At der er gode cykelstier og fortove.

Mobilitet omtales som et nærmest ubetinget gode, som vi som samfund satser meget på at tilvejebringe og forøge. Mobilitet er imidlertid ikke gratis. Hverken for den enkelte eller samfundet. Og ligesom værdien ved mobilitet nogle gange kan omregnes til kr. (fx sparet tid) og nogle gange ikke (fx at toget kører uanset om man skal med), så kan omkostningerne også kun prissættes nogle gange (fx vejvedligehold) og nogle gange ikke (fx tab af naturværdier).

Derfor er der i sidste ende brug for en politisk afvejning af hvilke samfundsværdier der skal bruges på at skabe mobilitetsrelateret værdi, og for hvem. Af demokratiske hensyn bør en sådan afvejning af dilemmaer dog være transparent og gøres til genstand for oplyst samfundsmæssig diskussion, analyse og planlægning. I andre samfundsforhold sker dette typisk i form af vedtagne strategier: Hvor vil vi hen, hvorfor og hvordan. En national mobilitetsstrategi vil også muliggøre, som beskrevet i [CONCITOs analyse om](#)

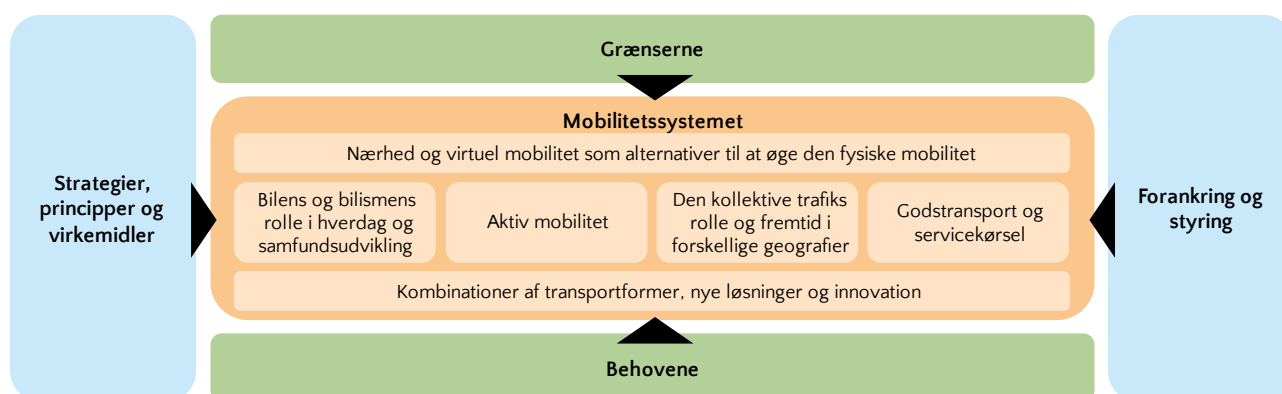
[infrastrukturbeslutninger](#) (CONCITO, 2023), at det bliver mere tydeligt om et givent projektforslag vil være et skridt i rigtig retning.

Hvad skal en mobilitetsstrategi adressere?

Som en grøn tænketank er vores fokus de klima- og miljømæssige aspekter. Vi er også opmærksomme på de andre behov, som en mobilitetsstrategi skal adressere, men da den samlede afvejning er politisk, tilkommer det ikke CONCITO at komme med forslag til en fiks og færdig mobilitetsstrategi.

Men fordi vi kan se at de grønne hensyn for ofte taber eller glemmes når prioriteringerne sker afkoblet, finder vi det vigtigt at få den nødvendige ramme for denne politiske afvejning. Både for ikke at gøre den grønne omstilling dyrere end nødvendigt og for at sikre at trufne beslutninger også giver mening, i en fremtid hvor fx vores klimamålsætninger tages alvorligt.

En strategi skal rumme og afveje flere hensyn og samtidig give overblik. Derfor anvendes typisk rammeværker for vise, hvordan visioner og mål spiller sammen med midler, processer, etc. Dette kan gøres på flere måder (se fx Willberg et. al., 2024), og fokus vil afhænge af, hvilke overordnede strategiske udfordringer der aktuelt skal adresseres. I dette arbejde lægges der til grund, at det vigtigste strategiske spørgsmål er, hvordan vi skaber et mobilitetssystem der opfylder samfundets behov indenfor både lokale og planetære grænser.



Figur 1: De overordnede elementer i CONCITOs bud på en ramme for en national mobilitetsstrategi

Samtidig viser både danske og udenlandske erfaringer med strategisk mobilitetsplanlægning, at forankring og opfølgning er væsentligt for at realisere de satte strategiske mål. I rapporten motiveres derfor rammen vist i Figur 1.

Hvad anbefaler CONCITO for at komme videre?

I øjeblikket har beslutningstagere ikke en fælles ramme for at tale om mobilitet og for at planlægge og styre dens udvikling, hvilket giver mange udfordringer. Mange aktører efterspørger derfor også en sådan ramme for en sammenhængende beskrivelse af den politiske afvejning af mobilitet og andre samfundshensyn.

Derfor kommer vi med følgende 5 anbefalinger til det (statslige) politiske system:

1. **Foretag et paradigmeskifte i dansk transportpolitik:** I en situation, hvor presset på klima, natur og ressourcer bliver stadig mere problematisk, er der brug for at bryde med ideen om, at flere veje, baner og broer og heraf følgende mere trafik automatisk er svaret på alle behov. Behovet herfor er dokumenteret, og både brancheaktører og politikere efterspørger mere overordnet tænkning. Tiden er derfor moden til at transportministeren samler en bred kreds af partier om en aftale om at udarbejde en national mobilitetsstrategi.

Ud over at aftale hvordan denne første strategi udarbejdes og besluttes, bør parterne også beskrive hvordan strategien, fx ved regeringsskifte, kan opdateres uden nødvendigvis at gentage hele øvelsen.

- 2. Sæt mål og styr efter dem:** I stedet for som hidtil at fremskrive historiske behov og beslutte på baggrund heraf ('predict and provide') er der brug for at tage bestik af ændrede behov og begrænsninger (ITF, 2021).
Vi anbefaler derfor et skifte til en mere visionsbaseret tilgang ('vision and validate'), hvor en national mobilitetsstrategi indleder med at definere, hvilke behov transportsektoren skal udfylde. Det kan både være kvantitative, konkrete målsætninger eller af mere narrativt-kvalitativ karakter i form af målbilleder. Herefter beskrives hvordan målene skal nås, såvel indsats- som styringsmæssigt, i form af delstrategier, planer, styringsprincipper mm.
- 3. Skab forankring gennem en bredt involverende proces:** Grebet rigtigt an, kan transportsektoren agere løftestang for andre sektorer og mål i samfundet, herunder klima, sundhed, økonomi, arbejdsmarked, erhvervsudvikling, landdistrikter, handel, turisme, arealanvendelse, natur, miljø osv. Derfor bør en bred kreds af interessenter involveres i afdækningen af behov og begrænsninger. Kredsen bør også involvere gennemførende aktører (som fx kommuner og regioner) og aktører hvis hjælp strategien afhænger af (fx Skatteministeriet).
Den praktiske gennemførelse kan ske i regi af en kommission (tilsvarende fx Trængselskommissionen), i forlængelse af det arbejde som et ekspertudvalg pt. gennemfører om kollektiv mobilitet. Der kan med fordel søges inspiration i andre tværoffentlige strategier, i forhold til involvering og forankring.
- 4. Opdater eksisterende planer:** Når behov og begrænsninger er omsat til visioner, mål og styringsprincipper, bør eksisterende planer genbesøges. Noget skal måske ud og noget andet ind. Noget skal måske udskydes, mens noget andet fremskyndes. Og måske skal initiativer på helt nye områder tilføjes (fx forberedelse af generelle vejafgifter).
I planlægningen kan vanlige analyseværktøjer (trafikmodeller og samfundsøkonomiske beregninger), hvor de måtte være dækkende og datamæssigt opdaterede, benyttes til at kvalificere valg af forskellige veje til at opfylde en given målsætning.
- 5. Følg op og revider:** Historien har vist at det er nødvendigt at følge op på hvordan det går med de besluttede mål – fører de besluttede aktiviteter tilstrækkeligt hurtigt til målet, og hvis ikke, skal der så mere til, eller skal målet justeres?
Det giver bedst mening, at opfølgningen på transport-relaterede klimamål indgår i Klimalovens årshjul, men i forhold til andre mål i mobilitetsstrategien anbefaler vi brug af et uafhængigt ekspertpanel, som fx hvert andet år (som minimum mindst én gang per valgperiode) sammenholder mål med konkret handling, og eventuelt på baggrund heraf kommer med anbefaling til at ændre strategiens styringsprincipper. Panelet bør også have til opgave at udvælge infrastrukturprojekter til review (eller evaluering, hvis de er gennemførte), med henblik på at sikre konsistens mellem strategi og handling.

Referencer

CONCITO (2023) 'Grøn omstilling kræver ny tilgang til infrastruktur-planlægning', H. Gudmundsson og S. Have, juni 2023

CONCITO (2024), 'National Mobilitetsstrategi: Hvorfor, hvad og hvordan?', A. F. Andersen, H. Gudmundsson og S. Have

ITF (2021), *Travel Transitions: How Transport Planners and Policy Makers Can Respond to Shifting Mobility Trends*, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris.

Willberg et. al. (2024). Measuring just accessibility within planetary boundaries, *Transport Reviews* Volume 44, 2024 - Issue 1 <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2240958>