

DEBAT

Trængsel koster vækst og arbejdspladser

Vi spilder mere og mere tid i trafikken – vi bliver også fattigere af det. Derfor skal Danmark have en plan for udbygningen af infrastrukturen, som både er grøn og kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer.

Vi kender det alle, hvad enten vi er i bil eller med tog og bus. Det tager længere og længere tid og det stresser os, når vi skal nå et møde om morgenen, eller hente børn om eftermiddagen i daginstitutionen. Trafikken bliver mere uforudsigelig, forsinkelserne længere og vi skal bruge mere og mere tid på at komme frem. Tid som går fra familien eller arbejdet.

Vejdirektoratet kom i foråret med den første landsdækkende opgørelse af spildtiden på vejene. 77 mio. timer blev spildt i 2016 som følge af trængsel. Det svarer til 60.000 fuldtidsstillinger om året og et samfundsøkonomisk tab på 24 mia. kr. Passagerpulsens hos Forbrugerrådet har tidligere opgjort forsinkelser i tog til et samfundsøkonomisk tab på 2,4 mia. kr. i perioden juli 2016-juni 2017. Når tabet her er mindre, skyldes det, at jernbanen står for ca. 8 % af persontransporten, mens biler står for ca. 80 %

Med andre ord taber samfundet stort allerede i dag som følge af trængsel og forsinkelser. Tankevækkende er det, at samfundstabene er langt større end de beløb, som staten, regionerne og kommunerne bruger på veje, baner og tilskud til jernbanedriften. Mens tabet stiger som følge af stigende trængsel, så falder bevillingerne til at udbygge infrastrukturen. Det er ikke ligefrem god samfundsøkonomi.

Stigende trængsel

Vi kan nemlig konstatere, at trængslen stiger. Dansk Byggeri har fået foretaget beregninger, der viser, at trængslen på vejene frem mod 2025 stiger med 45 %. Ser man endnu længere frem – mod 2035 er stigningen på næsten 80 %. På motorvejene stiger trængslen endnu mere. Der er tale om en fordobling af trængslen allerede i 2025. Stigningen er endnu større i myldretiden om morgenen og eftermiddagen. Det har mærkbare konsekvenser for virksomhedernes muligheder for at tiltrække de medarbejdere, de skal bruge.

Der er ganske enkelt en grænse for, hvor meget tid medarbejderne vil bruge på at pendle. Hvis grænsen sættes til en time hver vej mellem hjem og arbejdsplads – altså i alt to timer om dagen – vil mange virksomheder i 2035 få reduceret deres arbejdskraftopland med ca. 20 % pga. sværere fremkommelighed på vejene. Hvis villigheden til at pendle kun er en halv time hver vej, så er virksomhedernes tab af arbejdskraftopland generelt endnu større. Det betyder, at det bliver sværere at besætte ledige stillinger med den bedst kvalificerede arbejdskraft, hvilket igen kan betyde tab af produktivitet, produktion og omsætning.



Af branchedirektør for Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri, Henrik Friis

Vi skal have en plan for infrastrukturen – og den kan sagtens være grøn

Med andre ord: ikke nok med at vi spilder mere og mere tid i trafikken – vi bliver også fattigere af det. Derfor skal Danmark have en plan for udbygningen af infrastrukturen, som både er grøn og kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer, så det bliver lettere at kombinere f.eks. cykel, tog og bil.

Derfor skal vi indrette og udbygge infrastrukturen, så den mest CO₂-effektive transport kan bruge infrastrukturen. Fremtidens bilpark består med sikkerhed af flere elbiler, men også af biler med drivmidler, der er baseret på brint og biogas. Allerede i dag er der brinttog i Storbritannien og de tyske delstater, og teknologien udvikler sig meget hurtigt, ligesom det gør sig gældende med biogas. Derfor er det vigtigt, at der etableres tank- og ladefaciliteter til fremtidens bilpark ligesom vi fremover skal køre med el-, batteri- og brinttog.

Grundlæggende vil der derfor fremover i endnu højere grad være behov for flere veje og jernbaner, hvor CO₂-venlige biler og tog kan køre. Ganske enkelt fordi vores transportbehov stiger samtidig med, at en høj mobilitet er helt afgørende for beskæftigelsen og den økonomiske vækst.