

## Vejforum 2011:

# Flere private fællesveje i kommunerne

Kommunerne er under stort økonomisk pres, derfor skal der prioriteres og tænkes nyt. Et af midlerne er privatisering af kommunale veje. Det var budskabet fra KTC-formand Torben Nøhr på Vejforum 2011.

Af | Michael Nørgaard

Vejforum 2011 var igen rekordernes arrangement: flere deltagere, flere udstillere og et overvældende udbud af workshops og møder med ny viden og debat om veje og trafik. Vejforum blev holdt for 11. gang og deltagerantallet er over årene steget fra 525 til 1032.

Årets hovedtaler var KTC-formand og teknik- og miljødirektør Torben Nøhr. Han tegnede et billede den situation, som

sætter rammerne for arbejdet på vej- og trafikområdet.

"Velfærdsudfordringen med færre erhvervsaktive, flere ældre og økonomisk trængte tider betyder, at vi skal se på sektoren på en ny måde. Det handler bl.a. om investeringer, innovation og mere medborgerskab. Det skal borgerne vænne sig til," lød budskabet fra Torben Nøhr. Et konkret forslag fra KTC-formanden var, at der skal privatiseres flere kommunale veje, og at der var rimelighed i at privatisere omkring halvdelen af de kommunale veje.

Reglerne for privatisering blev lavet om i 2010 ved et hastende greb, fordi flere kommuner i forbindelse med budgetlægningen var i færd med at privatisere veje, således at ejerskab, drift og vedligeholdelse skulle overgå til grundejerne.

Lovændringen betød bl.a., at veje, der skal privatiseres, skal være i god stand, og at dette skal dokumenteres i en tilstandsrapport. Ligeledes går der fire år fra beslutning om nedklassificering til overdragelse kan finde sted. Dermed er der ingen besparelser på kort sigt ved at privatisere.

"Vi har en situation, hvor vejene i nye udstykninger bliver private, fordi vejene primært betjener ejendommene og ikke har almen interesse. Her er det helt naturligt, men i mange gamle udstykninger er vejene offentlige. Hvorfor skal kommunerne passe og drive disse små stikveje?" spurgte Torben Nøhr, der vurderede, at omkring halvdelen af de kommunale veje kan privatiseres, mens den anden halvdel så kan gøres bedre.

Torben Nøhr tog i øvrigt afsæt i Vejsektorens fem vigtigste udfordringer: Øget mobilitet, kommunale investeringer, klima, samspil mellem transportformerne og uddannelse og forskning, og gav otte bud på hvordan disse udfordringer kan matches. Privatisering af vejene er et af disse otte bud.

### Betalingsløsninger i flere byer

Trængsel var også et af de problemer, som blev vendt af Torben Nøhr. Et nøgleord er intermodalitet, samspil mellem trafikformerne. Det inkluderer bl.a. flere 'parker og rejs-anlæg', som det kræver finansiering og samarbejde at få tilvejebragt. For hvem har hovedinteressen i at få etableret disse anlæg. Er det DSB, Banedanmark eller Vej-direktoratet ?

Under alle omstændigheder skal der meget til, for at det batter.

"Et 'parker og rejs-anlæg' ved Køge kan måske have 3000 pladser, men der passerer 120.000 biler, og der er en årlig vækst i trafikken på 2-3%, så ét anlæg kan måske tage et års tilvækst i trafikken," fortalte Torben Nøhr. Han vurderede også, at betalingsløsninger bliver aktuelle i andre større danske byer end København. Man har succes med disse løsninger i andre storbyer i Europa, men det er en dårlig sag i Danmark, fordi alternativerne ikke er på plads. Men visionerne er gode, vurderede Torben Nøhr.

### Ny teknologi

Torben Nøhr inviterede også til, at der tænkes nyt.

### Dagsorden for vej- og trafikområdet

Disse otte punkter er på KTC-formand Torben Nøhrs dagsorden for vej- og trafikområdet:

- Flere private fællesveje i kommunerne
- En københavnsk betalingsring og trængselsafgifter andre steder
- Al fremtidig byudvikling skal foregå i stationsbyer
- Der skal bygges mindst ti kæmpestore 'parker og rejsanlæg' ved motorvejene
- Vi skal have et fælles rejsekort for biler og tog (apps)
- Infrastructure Asset Management er indført om få år
- De kommunale entreprenørgårde bliver færre og færre
- Vi ansætter sociologer i stedet for ingeniører

Vi er på vej med noget stort – studerende reklamerer for vejsektorens rekrutteringsprojekt på Vejforum 2011



### Rekruttering fra andre uddannelser

Antallet af ingeniører på vej- og trafikområdet vil falde i fremtiden, og de vil blive erstattet af sociologer og kandidater med anden baggrund.

Vejsektoren har set skriften på væggen og er i gang med at udvikle et fælles rekrutteringsprojekt, der skal skabe interesse for vej- og trafikuddannelserne på gymnasierne og til at få ingeniørerne ansat i kommuner og private virksomheder.

Projektet blev bl.a. beskrevet i en artikel i Teknik & Miljø i december og blev behandlet på en workshop på Vejforum 2011. Men ingeniører alene kan ikke løfte fremtidens opgaver i vej- og trafiksektoren.

“Jeg tror vi vil se flere sociologer ansat på vej- og trafikområdet. Dels er der ikke nok ingeniører, dels vil andre temaer som adfærd og tryghed få større betydning, og ligeledes er borgerkontakten mere i centrum end nogen siden før. Derfor kan sektoren sagtens bruge kandidater med anden baggrund,” lød budskabet fra Torben Nøhr på Vejforum 2011.



▲ KTC-formand og teknik- og miljødirektør Torben Nøhr var hovetaler på Vejforum 2011. Foto: Hanne Loop

“Der er mange ressourcer i koordinering. Det handler om alt fra ITS, anvendelse af GPS og koordinering af kørsel. Der kører mange biler med blot én person. Dette må kunne optimeres, så flere kører sammen,” sagde Torben Nøhr og pegede på, at der kunne udvikles apps til formålet og laves incitament. For eksempel kunne en fyldt bil få gratis adgang til betalingsringen, ligesom befordringsfradraget kunne bruges aktivt til at understøtte samkørsel. Nøhr pegede også på, at vækst bør koncentreres i stationsbyerne, bl.a. af hensyn til trafik og pendlingsmuligheder og brug af cykler og tog.

### Infrastructure Asset Management

Vedligeholdelse er et springende punkt, også når vi taler om veje. Ofte spares der på drift og vedligeholdelse, uden at man kender de langsigtede konsekvenser, som måske kan være en samlet udgift, der er større. På Vejforum 2011 pegede Torben Nøhr på, at der mangler standarder for dette område, der på engelsk kaldes Infrastructure Asset Management. Det handler ikke kun om veje, men også om kloaker, vandforsyning, bygninger osv. KTC-formanden pegede bl.a. på, at dette arbejde er langt fremme i andre lande, og at der er behov for en fælles dansk standard også. KTC har stillet et konkret forslag om, at der udvikles et dansk koncept for vedligeholdelsesplanlægning. Forslaget er i øvrigt beskrevet i december-nummeret af Teknik & Miljø.