

# Forskere: Trafikrapport er ensidig og mangelfuld

**Dårlig beregningsmodel, usikkerhed om klimaproblemernes betydning, og forbud med at benytte kørselsafgifter har gjort Infrastrukturkommissionens rapport til et dårligt grundlag til at løse Danmarks trafikale problemer, mener flere kritikere.**

Af Ulrik Andersen, Mikkel Meister Pedersen, torsdag 10. jan 2008 kl. 12:48



Infrastrukturkommissionens rapport er ensidig og mangelfuld, lyder kritikken fra flere eksperter. Kommissionens anbefalinger kan ikke bruges til langsigtede løsninger på trafikale problemer, og prisen på løsningerne er ikke i tilstrækkelig grad tænkt ind i rapporten.

Rapporten fra regeringens infrastrukturkommission, der udkom torsdag, er ensidig og præget af usikkerheder og mangler, mener en række kritikere.

Derfor kan den ikke bruges som grundlag for de milliardstore trafikinvesteringer, som politikerne skal diskutere og vedtage til efteråret, siger de.

»Hvis politikerne skal kunne vurdere, hvilke projekter der er de vigtigste, kræver det et langt bedre beslutningsgrundlag, end kommissionen giver,« lyder det fra trafikprofessor Otto Anker Nielsen fra Center for Trafik og Transport på DTU.

Frem mod 2030 vil trafikken på statsvejene vokse med 70 procent og med fem-ti procent på jernbaner. Det har været kommissionens opgave komme med analyser og anbefalinger, som politikerne kan bruge, når de til efteråret går i gang med at forhandle en aftale om milliardstore trafikinvesteringer fra 2013 og frem.

Selv om kommissionens anbefalinger til projekter med førsteprioritet er korrekte ifølge Otto Anker Nielsen, mener han ikke, at politikerne får det nødvendige grundlag til at udvælge den næste generation af infrastrukturprojekter.

## **Kommissionsmedlemmer: håbløst at se bort fra prisen**

Infrastrukturkommissionen lægger ikke skjul på, at rapporten ikke er god nok til langsigtede prioriteringer.

»Vi har gjort det bedste, vi kunne, med det vi havde. Og så foreslår vi, at der bliver lavet en bedre model,« siger økonomiprofessor Birgitte Sloth fra SDU, der har siddet med i kommissionen.

Et andet handicap er, at regeringen - ifølge kommissionen selv - har forbudt medlemmerne at undersøge vigtige styringsinstrumenter som for eksempel kørsels- og bilafgifter.

Forbuddet mod at overveje økonomiske incitamenter har gjort det svært for kommissionen at komme med anbefalinger, der seriøst kan reducere transportsektorens drivhusgasudledning, der i dag udgør 26 procent af Danmarks samlede udledning.

»Man kan ikke minimere CO<sub>2</sub>-udledningen med mere infrastruktur. Hvis man vil have mindre biltrafik, skal man hæve benzinpriserne eller rive veje ned. Begge områder lå uden for vores kommissorium,« begrundet Birgitte Sloth.

Hun bakkes op af et andet medlem af Infrastrukturkommissionen, professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet, der i et indlæg i dagens Politiken kalder rapporten »halvt arbejde«

»Rapporten er ensidig, fordi den kun ser på udbuddet af infrastruktur, men ikke på prisen. Dermed beskæftiger den sig ikke med effektive løsningsforslag på de vigtigste problemer, vi står over for, nemlig trængsel og klima,« siger Bent Flyvbjerg til Politiken.

Anbefalinger på miljøområdet begrænser sig i rapporten således til et ønske om mere kollektiv transport, hurtig indførelse af alternative brændsler og minimering af naturbelastning ved nyanlæg.

I sammenfatningen erkender kommissionen, at den ikke er kommet godt nok omkring klimaproblematikken til at kunne komme med flere konkrete anbefalinger. Derfor ønsker kommissionen, at der udarbejdes en samlet plan for klima og transport.

### **Forsker: se mod udlandet efter model-forbedringer**

Ifølge Otto Anker Nielsen bør Danmark rettet blikket mod udlandet for at finde inspiration til en bedre trafikmodel for fremtidens beslutninger.

»For at vurdere den næste generation af projekter, er der brug for en landsdækkende trafikmodel i stil med dem Norge, Sverige, Tyskland, Holland og England bruger til at beregne effekterne af infrastrukturbeslutninger. Alt vil være bedre, end hvad vi har i dag,« siger han.

I Danmark er det kun hovedstaden, der er dækket af en trafikmodel. I resten af landet kan man derfor ikke vurdere, hvad anlægget af en ny vej eller forbedrede togforbindelser egentlig vil betyde.