

Kommission: Roadpricing? Nej, det må vi ikke skrive om

Forskerne, der er medlem af regningens infrastrukturkommission, finder, at roadpricing er et godt instrument til at nedbringe bilernes forurening og trængslen på vejene. Men regeringen ville ikke have det med i deres rapport.

Af Mads Nyvold, torsdag 10. jan 2008 kl. 17:32



Sådan ser det officielle svenske vejbetalings-symbol ud.

Mens roadpricing vinder frem i flere lande, indgår indgrebet ikke i Infrastrukturkommissionens anbefalinger for Danmarks vejnet de næste 25 år. Nedprioriteringen sker, selv om flere af medlemmerne peger på betalingsformen som en mulig formel til både at nedbringe CO2-udslippet og trængslen på vejene.

Årsagen er, at tidligere transportminister Flemming Hansen (K) nægtede Infrastrukturkommissionen at anvende vejskatten som et virkemiddel.

Valget ærgrer blandt andre professor ved Syddansk Universitet Birgitte Sloth, professor ved Aalborg Universitet Bent Flyvbjerg og Oli B. Madsen, professor ved Center for Trafik og Transportforskning ved Danmarks Tekniske Universitet. De var alle medlemmer af Infrastrukturkommissionen.

»Det ville have været at foretrække, for det kan være et givtigt sted at sætte ind,« fastslår Oli B. Madsen.

Ved torsdagens præsentation af rapporten med anbefalinger for Danmarks vejnet de næste 25 år nægtede formand for kommissionen Birgit Aagaard-Svendsen at uddybe kommissionens overvejelser om bompeng. Hun nævnte i stedet, at det danske afgiftssystem, som hovedsageligt består af de faste, grønne ejerafgifter og den forhadte registreringsafgift, også kunne ses som en art roadpricing.

De seneste års økonomiske optur har dog nok sat den reguleringsmekanisme en anelse ud af spil, tilføjede Birgit Aagaard-Svendsen.

Hun blev to gange direkte bedt om en uddybning af overvejelserne om roadpricing, og nøjedes med den konstante og korte opfordring: »Kig i rapporten«.

Vognmænd: Afgifter løser intet

Erik Østergaard, der repræsenterede Dansk Erhverv som adm. direktør for Dansk Transport og Logistik, havde intet problem med begrænsningerne i kommissionens anbefalinger.

»Sådan er vilkårene, og dem kendte vi, da vi gik ind i arbejdet,« konstaterer han.

Erik Østergaard lægger da heller ikke skjul på, at han ikke er en tilhænger af vejafgifter. For gods- trafik alene peger han på, at den tyske vejskat for lastbiler (Maud) ikke har ændret transportruterne synderligt. Dertil kommer, at 20 procent af indtægterne fra de tyske bompenge går til driften af anlægget. I London er tallet helt oppe på 50 procent.

»Der skal stadigvæk flyttes lige så mange varer. Forandringen er blot, at forbrugerne pludselig skal betale mere,« erklærer Erik Østergaard.

For de private bilister gruer Erik Østergaard for en social slagside, fordi der er områder af Danmark, hvor den kollektive trafik er så ringe, at alternativet nødvendigvis må blive en ekstra bil i familien.

Derfor foreslår transportdirektøren at skabe mere kapacitet på de eksisterende veje. Han fremhæver Køge Bugt-motorvejen.

Om morgen er alle tre spor propfyldte af bilister på vej ind til dagens dont i hovedstaden. Samtidig ligner de andre tre spor i sydgående retning en scene fra Danmarks oliekrise i 1973

Erik Østergaard anbefaler, at sådanne belastede strækninger i Danmark udstyres med intelligente trafiksystemer såsom vendbare vejbaner. Sådan et system vil ændre en motorvej som Køge Bugt, der i dag er tresporet i begge retninger, til en fire- og tosporet vej, så bilerne får mere plads ind i byen om morgenen og ud om eftermiddagen.