

Men prisen på transport var tabu

Ekspertter forhindret i at foreslå effektive forslag til løsning af trængsels- og miljøproblemerne i trafikken.

INFRASTRUKTUR

BENT FLYVBJERG
PROFESSOR, DR. TECHN. & DR. SCIENT.
MEDLEM AF INFRASTRUKTURKOMMISSIONEN

INFRASTRUKTURKOMMISSIONENS rapport udkommer i dag, men det er et halvt arbejde, fordi kommissionen ifølge sit kommissorium ikke måtte beskæftige sig med prisen på transport. Rapporten indeholder derfor heller ikke effektive løsningsforslag for de to vigtigste aktuelle udfordringer, nemlig trængsel og klima. Danmark sakker dermed endnu en gang bagud på transportområdet i forhold til vores nabolande.

Kommissionens rapport indeholder ellers mange gode forslag til, hvordan flaskehalse på baner og veje kan udbedres. Det sker hovedsageligt ved at bygge mere kapacitet, hvor der er mest brug for den. Men erfaringerne viser, at man ikke kan bygge sig ud af trængsels- og klimaproblemerne. Nye vejbaner fyldes hurtigt op af flere biler, og trængslen genopstår sammen med endnu større CO₂-udledninger. Flere tog og busser giver hverken bedre miljø eller mindre trængsel, men blot et større samlet transportarbejde, medmindre der samtidig sættes ind med regulering af biltrafikken.

I ET markedsstyret samfund reguleres borgernes aktiviteter typisk gennem udbud, efterspørgsel og pris. Derfor er det et problem, at Infrastrukturkommissionens rapport i hovedsagen kun drejer sig om udbuddet af infrastruktur og ikke samtidig om, hvordan man mest hensigtsmæssigt kan regulere prisen på og efterspørgslen efter transport og infrastruktur. Reguleringen af

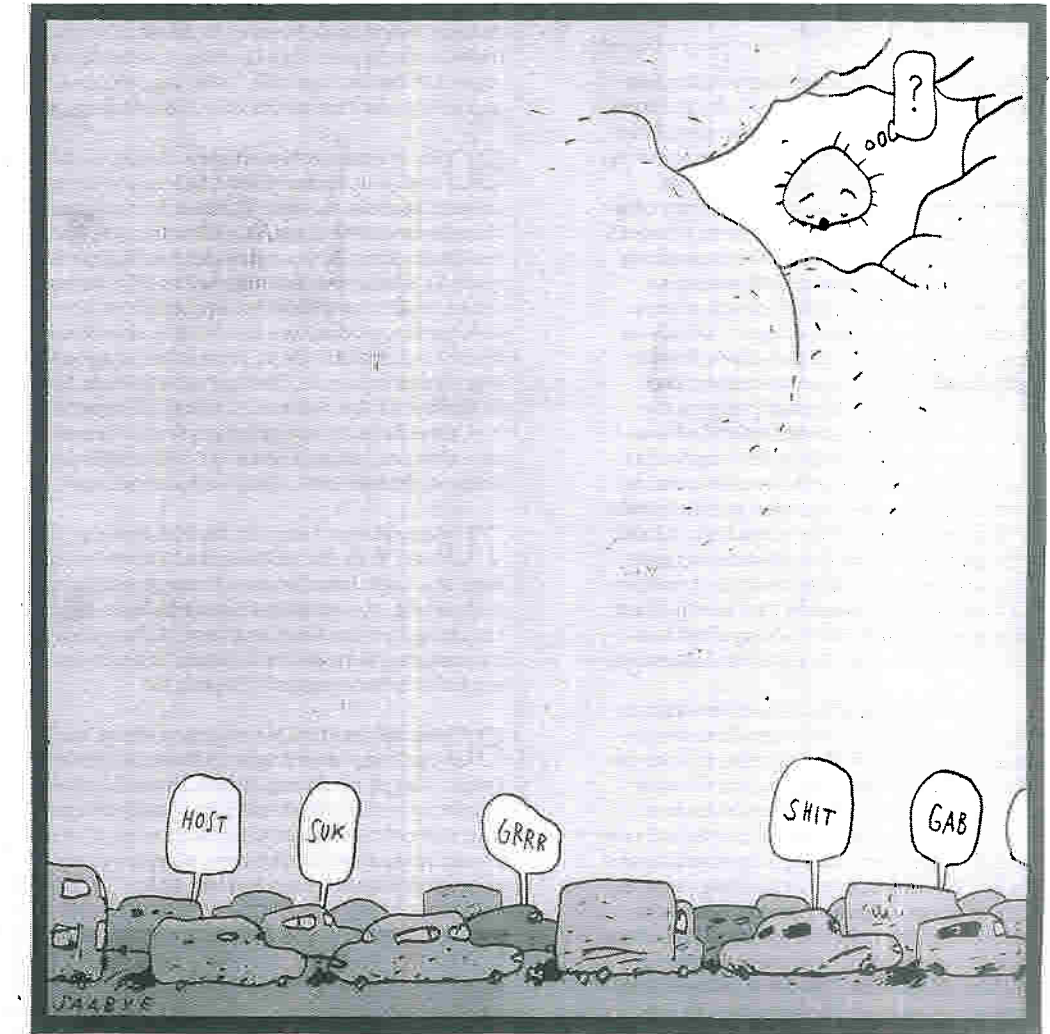
pris og transportomfang er nødvendig, hvis de voksende problemer med trængsel og klima skal løses.

Rapportens fokusering på udbuddet af infrastruktur skyldes kommissoriet for kommissionens arbejde. Heri blev det bestemt, at ændringer i prisen på transport og dermed i efterspørgslen ikke måtte indgå. Det har været lettere surrealistisk at deltage i en kommission besat med førende økonomer og erhvervsfolk og så få direkte forbud mod at diskutere det mest centrale begreb i økonomi, nemlig pris. Dette er ikke en kritik af mine kolleger i kommissionen, men af vores kommissorium, som på dette punkt er påfaldende uambitiøst og bagudrettet.

ROADPRICING, som internationalt er et af tidens hotteste transportpolitiske emner, indgår således ikke i kommissionens overvejelser. Det er en stor fejl, fordi det efterhånden er klart, at trængsels- og klimaproblemerne kun kan løses via en eller anden form for roadpricing. Det skal i den forbindelse understreges, at roadpricing godt kan indføres, uden at den samlede økonomiske belastning af bilister øges. F.eks. kan registreringsafgiften nedsættes tilsvarende. Det drejer sig netop om at ændre omkostningsstrukturen, fra at det koster at have en bil, til at det koster at bruge den.

Samtlige vores nabolande har da også allerede gennemført forskellige typer af roadpricing, ligesom Holland har vedtaget landsdækkende roadpricing med betaling per kørt kilometer. Danmark er til sammenligning håbløst bagud. Vi har ikke engang en udredning om emnet og må ikke snakke om det.

I stedet regulerer vi mængden af trafik ved kødannelse. I Sovjetunionen havde man køerne foran butikkerne. Vi har køerne på vejene. Begge dele er udtryk for en forældet planøkonomisk tankegang, som næppe passer til en regering, der siger, at den lægger vægt på effektive markeder og gode levevilkår for borgerne. Spildet er enormt. Alene i



Tegning: Jørgen Saabye

Hovedstadsområdet holder bilisterne i kø i 100.000 timer hver dag. Det svarer til et årligt samfundsøkonomisk tab på 5,7 milliarder kroner.

I DAG offentliggøres altså et kommissionsarbejde, som dækker udbuddet af infrastruktur. Nu har vi brug for en Infrastrukturkommission 2.0, som svarer

på følgende spørgsmål: Hvad er den rigtige pris på transport? Hvordan skal prisen betales? Hvilke konsekvenser vil det have for trængsel og klima, og for behovet for ny infrastruktur?

I den forbindelse vil jeg foreslå, at man nøje studerer roadpricing i Holland. Jeg vil også foreslå, at arbejdet gennemføres inden for FN's klimakon-

ference i København i 2009. Danmark vil være betydeligt mere troværdig som værtsnation, hvis vi inden da har en transport- og infrastrukturpolitik, som løser trængsels- og klimaproblemerne i stedet for at forværre dem.

Det sker bedst ved at sætte pris på transport.