



ROADPRICING

Per Homann Jespersen
Roskilde Universitet



Spørgsmål

- Bliver roadpricing en del af den grønne omstilling af transportsektoren, og hvordan sikres, at den grønne omstilling også kommer til at håndtere trængsel – og skal der opkræves mere fra bilisterne end i dag – til finansiering af den kollektive trafik som i Norge – eller måske til nedsættelse af andre skatter?

Trængselskommissionen (2013)

Boks 9 | Målsætninger for et storskalaforsøg

- At validere de tekniske løsninger.
- At analysere omkostningsskøn, samfundsøkonomi og fordelingseffekter.
- At analysere trafikanternes adfærd og effekter af roadpricing.
- At opnå større forståelse af brugerne.
- At tilvejebringe et solidt beslutningsgrundlag.

Boks 10 | Procesplan for indførelse af roadpricing

- Fase 1: Storskalaforsøg med mindst 1.000 deltagere.
- Fase 2: Evaluering af forsøg, analyser af bilbeskatning og forberedelse af lovgrundlag.
- Fase 3: Politisk beslutning.
- Fase 4: Udbud
- Fase 5: Implementering

Tabel 8 | Effekt af strategi og roadpricing på forsinkelsestid for biler i 2012 og 2025 i pct. af den samlede rejsetid på et hverdagsdøgn

2012	Basis 2025	Strategi 2025	Strategi og roadpricing
5,6 %	9,3 %	8,1 %	4,9 %

- Roadpricing for personbiler skal man kun indføre hvis man vil gøre noget seriøst ved trængslen – det eneste alternativ til lange køer
- Hvis man indfører roadpricing kan det supplerende bruges til at skabe provenu til statskassen – der er f.eks. ikke nogen grund til at undtage elbiler fra roadpricing
- Roadpricing for personbiler vil med selvkørende biler være en simpel nødvendighed – ellers får vi tomme biler kørende rundt
- Så se at kom i gang med det storskalaforsøg!
- Roadpricing for lastbiler og anden varetransport er der al mulig grund til at kigge på igen – det vil give færre lastbiler på vejene. Tyskland har et system der fungerer.