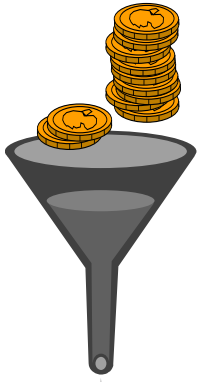


FORTRIN

Forskningsprogram om trafikinformatik med særlig vægt på kørselsafgifter

Hvorfor kørselsafgifter ?



Trafikken i Danmark stiger støt. I perioden 1987 til 1997 voksede vejtrafikken med 29%. Ifølge en prognose fra Vejdirektoratet vil trafikken vokse yderligere 32% frem til 2016, såfremt der ikke gribes ind. Større trafik betyder større gener i form af trængsel, støj og luftforurening.

Der er politisk vilje til at ændre på udviklingen før generne blive for store, men der mangler klarhed om midlerne. Afgifter har i mange år været anvendt som styringsmiddel, men ændringer af afgifterne har været vanskeliggjort af de konsekvenser, det vil have for grænsehandel, fordelingspolitik, fleksibilitet på arbejdsmarkedet osv. Der er derfor stor interesse for en ny afgiftsstruktur, der i højere grad er rettet mod anvendelse frem for anskaffelse af køretøjer. Kørselsafgifter lægges på den enkelte køretur og giver således den enkelte trafikant mulighed for at overveje om en given tur "er pengene værd".



FORTRIN programmet

For at undersøge effekterne af kørselsafgifter har Trafikministeriet og Transportrådet igangsat forskningsprogrammet FORTRIN ved Center for Trafik- og Transportforskning på Danmarks Tekniske Universitet. Dele af programmet gennemføres i samarbejde med Aalborg Universitet og Vejdirektoratet.

Hvordan virker et kørselsafgiftssystem ?

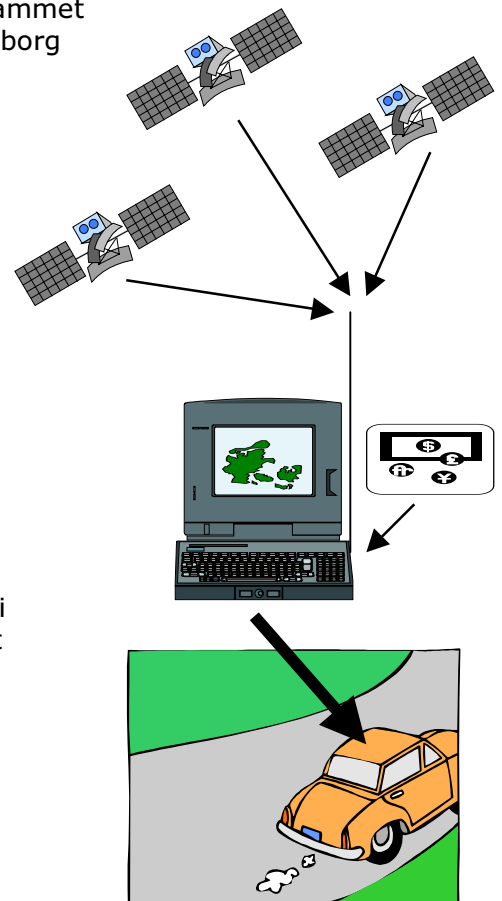
Et kørselsafgiftssystem består af 3 hovedfunktioner:

- bestemmelse af køretøjets position;
- beregning af aktuel kilometertakst på basis af oplysninger om prisen for at køre i bestemte områder, på bestemte veje, på bestemte tidspunkter osv;
- betaling af afgift via træk på et betalingsmiddel.

Hertil kommer nogle funktioner omkring information til føreren om aktuel status, sikring mod svindel, opdateringer osv.

I den danske demonstrationsmodel bestemmes positionen ved hjælp af GPS satellitter, som også anvendes af eksempelvis lystsejlere. Oplysninger om priser er placeret på et digitalt kort i en bærbar PC. Betalingsmidlet er i demonstrationsmodellen blot en tæller, der kan nulstilles. Den skal vise princippet i et betalingskort som Danmønt, telekort eller lignende.

Systemet registrerer løbende positionen, beregner den aktuelle afgift og fratrukker et beløb på betalingsmidlet. Føreren informeres om den aktuelle takst, prisen for den aktuelle tur samt om det resterende beløb på betalingsmidlet.



Hvilke effekter forventer vi af et kørselsafgiftssystem ?

Der er aldrig tidligere opbygget kørselsafgiftssystemer af denne type i et omfang, der har givet mulighed for at vurdere de trafikale effekter af et sådant system. Et væsentligt mål for FORTRIN programmet er derfor at undersøge, hvilke effekter systemet vil have.

Som led i besvarelse af det overordnede spørgsmål er der opstillet en række delspørgsmål, som FORTRIN vil forsøge at besvare:

- Vil en forskydning af afgifter fra anskaffelse af et køretøj til brug af køretøjet ændre på den generelle brug af køretøjet?
- Vil trafikniveauet blive mere påvirkeligt af afgiftsændringer og af forskelle i pris?
- Hvilke trafikantgrupper er mest og hvilke er mindst påvirkelige af kørselsafgifter?
- Vil højere afgifter i byerne medvirke til øget brug af kollektiv trafik, samkørsel og cykel i byområderne?
- Vil lavere pris i landområder tilsvarende føre til afvandring fra den kollektive trafik i landområder?
- Vil højere afgifter i myldretiderne medvirke til øget brug af kollektiv trafik, cykel og samkørsel til bolig-arbejdssted rejser?
- Vil kørselsafgifter medvirke til øget brug af fleksibel arbejdstid, telependling, mv?

Disse spørgsmål vil blive konkretiseret yderligere og vil danne udgangspunkt for adfærdsstudier og modelleringer af trafikale effekter i FORTRIN programmet.

På længere sigt må man forvente ændringer i lokaliseringen, men dette undersøges ikke inden for FORTRIN programmet.

- Vil der på langt sigt ske en forskydning i retning af kortere afstand mellem bolig og arbejdssted?
- Vil højere generelle transportomkostninger på længere sigt styrke detailhandlen i nærheden af boliger og arbejdspladser, da der må forventes en tendens til at rejse kortere for at købe ind?

De langsigtede effekter kan meget vel vise sig at være af større betydning end de umiddelbart observerbare, men målbare ændringer kan være mange år om at vise sig.



Yderligere oplysninger

Center for Trafik- og Transportforskning
Danmarks Tekniske Universitet, bygning 115
DK-2800 Lyngby

Telefon: 45 25 15 47
Telefax: 45 93 64 12
E-mail: fortrin@ivtb.dtu.dk