BILISMEN KAN STYRES - MEN VIL VI?
SCENARIER FOR BILTRAFIKKEN

AF JOHAN NIELSEN, TRANSPORTRÅDETS SEKRETARIAT

Sammenfatning

Der forventes en stor stigning i biltrafikken fremover. Vejdirektoratet forventer en stigning på 32% fra 1996 til 2016, og så er væksten efter 2010 oven i købet mindsket. En sådan stigning kan ikke undgå at skabe flere bilkøer, flere uheld, mere støj og så videre. Det stiller spørgsmålet, om vi ønsker en sådan udvikling? Og om vi kan undgå den? Transportrådet har derfor udarbejdet scenarier for personbiltrafikken, hvor der er set på trafikken på nationalt niveau. Formålet er at belyse væksten i biltrafikken og udviklingen i CO_2 emissioner, og mulighederne for at begrænse disse.

Konklusionen af scenarierne er, at biltrafikken vil fortsætte med at stige kraftigt, medmindre der tages meget kraftige virkemidler i brug. Og der er ingen lette løsninger, så man står tilbage med følgende valg:

- *skal trafikstigningen fortsætte med øget trængsel til følge?*

  Øget trængsel på vejene vil i sig selv mindske trafikvæksten, da transporten vil tage længere tid. Det må imidlertid betragtes som en uintelligent måde at begrænse trafikken på. Samtidig vil øget trængsel øge forureningen og de øvrige gener fra transporten. Men denne situation vil blive resultatet mange steder på vejnettet, hvis der ikke træffes markante beslutninger.

- *skal vejnettet udbygges, så biltrafikken får mere plads?*

  Udbygning af vejnettet kan mindske trængslen, i alt fald et stykke tid. Bedre veje vil imidlertid i sig selv skabe mere trafik. Selv med anvendelse af meget betydelige økonomiske ressourcer er det desuden vanskeligt - for ikke at sige umuligt - at bygge sig ud af trængselsproblemerne. Da trængslen især forekommer i de tætbebyggede områder, vil det samtidig medføre store konflikter med de berørte borgere at udbygge vejnettet i et omfang så trængslen reduceres væsentligt.

- *skal i stigningen i biltrafikken begrænses?*

  Reduktion af biltrafikken vil kunne nedbringe miljøbelastningen og trængselsproblemerne, men vil også begrænse mobiliteten. Bilkørslen kan kun mindskes tilstrækkeligt ved at øge de variable omkostninger ved at køre bil, men erfaringen viser, at det er politisk vanskeligt. Scenarierne viser, at det ikke er nok alene at udbygge den kollektive trafik eller lave informationskampagner.

- *hvilken balance mellem disse muligheder skal vælges?*

  Svaret er formentlig en kombination af de forskellige muligheder. Men der er behov for en overordnet diskussion af kombinationen, efterfulgt af en samlet planlægning og ikke en række ad hoc beslutninger, som peger i hver sin retning.

Den forventede stigning i biltrafikken er ikke samfundsmæssig ønskværdig. Der bør derfor udarbejdes en samlet strategi for at begrænse udviklingen i biltrafikken. Strategien bør være robust og fremtidssikret, så den også er holdbar, selvom basisbetingelserne (f.eks. oliepriser, indkomster eller trafikvækst) ændres.

Scenarieberegninger

Der er set på omfanget af kørte kilometer, da trafikkens omfang er bestemmende for en række af generne fra trafikken, ikke mindst ulykker, støj, trængsel og påvirkning af bymiljø. Desuden er CO_2 emissionerne vurderet for at illustrere muligheden for at nå målsætningen om stabilisering af disse. Der er mange andre gener fra trafikken, som det er interessant at belyse. Men de er i høj grad knyttet til bestemte områder. Det har derfor ikke været muligt at belyse dem i et nationalt projekt. For en række af faktorerne, bl.a. utryghed og trafikkens påvirkning af det æstetiske og kulturelle miljø i naturen og i byer findes desuden ingen indikatorer. Det er en stor mangel, hvis formålet er en reel belysning af trafikkens gener. Tilsvarende findes ingen indikatorer for de benefits, der opnås ved den stigende trafik.

For at belyse udviklingen i biltrafikken og i CO_2 emissionerne fra bilerne, er foretaget en fremskrivning af den forventede udvikling i biltrafikken 1996 - 2020. Det er vurderet, at det er vigtigt at foretage fremskrivning over en relativ lang periode, da konsekvenserne af udviklingen og også effekten af indgreb illustreres klarere.

Referencealternativet

I referencescenariet vurderes udviklingen, hvis der ikke iværksættes nye indgreb overfor biltrafikken. Bilkørslen er fremskrevet ud fra 2 forskellige forudsætninger om væksten i biltrafikken efter 2010. I det ene alternativ (stærk trafikvækst) forudsættes at væksten i personbiltrafikken fra 1996 til 2010 på 1,8% stort set fortsætter efter 2010. I det andet alternativ (svag trafikvækst) afdæmpes biltrafikken efter 2010 til 0,55% om året. En fortsat kraftig trafikvækst kan begrundes i den historiske udvikling og i en forventning om en fortsat økonomisk vækst. En afdæmpet vækst kan begrundes i, at den øgede kørsel fortrinsvis skyldes anskaffelse af familiens anden bil, som derfor vil køre kortere. Ses på trafikvæksten historisk i de øvrige europæiske lande, har væksten i 1990'erne været højere, end det er forudsat i vækstalternativet i scenarierne. På den baggrund kan vækstalternativet antages at være muligt.

Referencealternativet beskriver den udvikling, der må forventes, hvis der kun gennemføres de indgreb, der allerede er vedtaget. Det omfatter EUs aftale med bilindustrien om reduktion af

nye bilers energiforbrug. Det kan måske være lidt optimistisk at forudsætte aftalen fuldt realiseret. Der er ikke vedtaget nogle sanktioner, hvis bilindustrien ikke lever op til aftalen. Desuden er det uklart, om aftalens reduktion i CO_2 emissioner tager højde for, at det må forventes, at bilerne bliver tungere og med større motorkraft.

Derudover forudsættes i referencealternativet, at tendensen til anvendelse af yderligere elektrisk ekstraudstyr fortsætter. Her er det især installation og brug af aircondition og andet elektrisk udstyr, der har betydning. Det vurderes, at CO_2 emissionerne vil stige med 8%, som følge af at stadig flere af bilerne udstyres med aircondition og andet elektrisk standardudstyr. Dette udstyr, som ikke indgår i EU's normer for bilernes energiforbrug, medfører således, at der skal gribes hårdere ind overfor bilkørslens omfang, hvis emissionerne skal mindskes.

Endelig er forudsat, at benzinprisen øges med den øgede energieffektivitet for at undgå at bilkørslen stiger yderligere som følge af de lavere variable omkostninger. Da stigningen i energieffektiviteten i referencealternativet er forudsat ret kraftig, betyder det i sig selv en stigning i benzinprisen frem til 2020 på knap 14%. Sker denne prisstigning ikke, må trafikken ventes at stige med omkring yderligere cirka 5%. Der er ikke vedtaget nogle tiltag, som sikrer den prisstigning. Der er således allerede i referencealternativet indlagt nogle forudsætninger, som kan vise sig både at over- og undervurdere stigningen i biltrafikken og CO_2 emissionerne.Tabel 1 resumerer forudsætningerne i referencealternativet.

Tabel 1 Referencealternativ

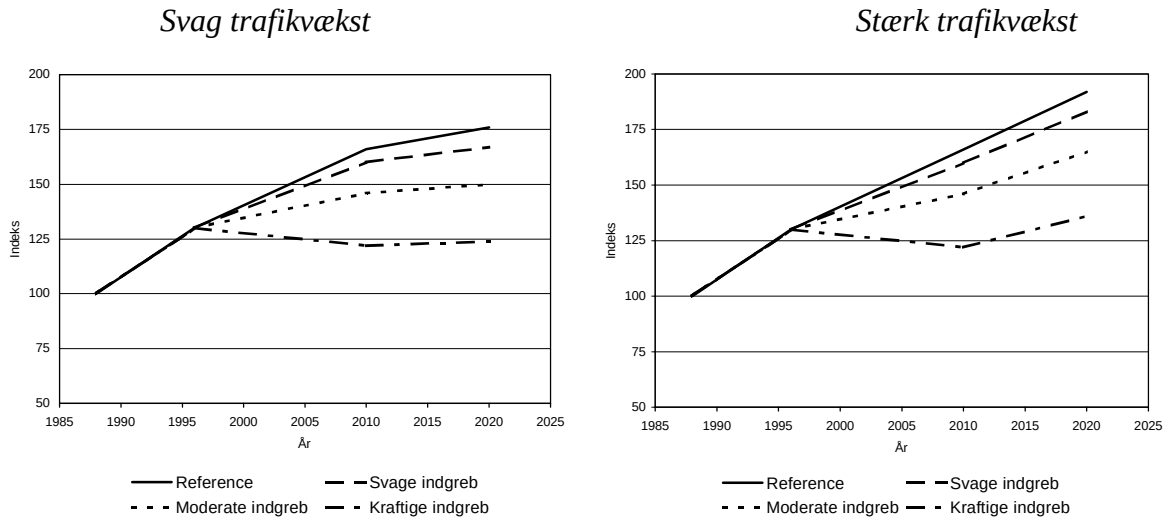
Svag trafikvækst	1996-2010: 28% (1,8% årligt) 1996-2020: 35% (1,4% årlig)
Stærk trafikvækst	1996-2010: 28% (1,8% årligt) 1996-2020 48% (1,6% årligt)
EU's aftale med bilindustrien om reduktion af nye bilers CO2 emission	Energiforbrug reduceres 9% i 2010 og 22% i 2020
Øget elektrisk udstyr (aircondition mv.)	Energiforbrug øges 4% i 2010 og 8% i 2020
Kørselsafgifter	Kørselsomkostningerne øges med ændringen i energieffektiviteten

Uden nye indgreb vil personbiltrafikken stige henholdsvis 35 og 48% fra 1996 til 2020 afhængig af den bagvedliggende trafikvækst og CO_2 emissionerne vil tilsvarende stige henholdsvis 15 og 27%, jf. figur 1 og 2. Figurerne viser udviklingen 1988 - 2020.

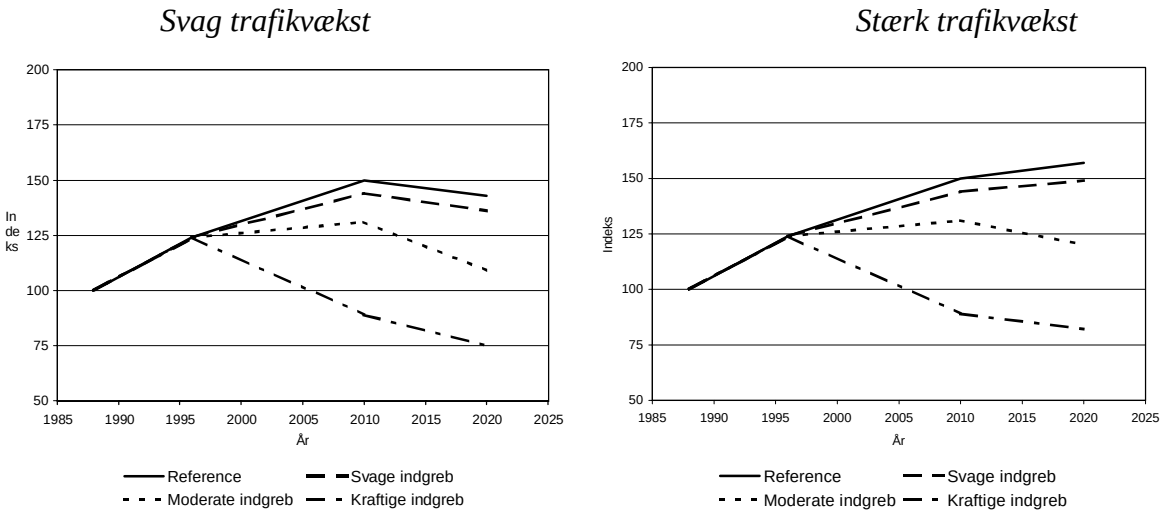
Det væsentlige i denne fremskrivning er ikke, om trafikken og CO_2 emissionerne bliver af netop denne størrelse, men den utvetydige trend, der er i udviklingen. Trafikken stiger i en størrelsesorden, som ikke kan undgå at skabe store trafikale problemer i myldretiderne og øge antallet af trafikulykker og trafikkens gener. Vurderingerne viser også, at trafikken ikke uden nye tiltag vil leve op til den eksisterende CO_2 målsætning for trafikken om at stabilisere ni-

veauet i 2005, som jo ikke er blevet revideret, selvom regeringen tilsyneladende har opgivet at nå den.

Figur 1 Udvikling i bilkørslen 1988 -2020. 1988 = 100



Figur 2 Udvikling i CO_2 emissioner 1988 - 2020. 1988 = 100



Muligheder for at dæmpe trafikvæksten

Der er imidlertid en række muligheder for at dæmpe stigningen i bilkørslen og i CO_2 emissionerne. Bilkørslen kan dæmpes ved at anvende positive incitamenter som ændret lokalisering af boliger og arbejdspladser, øget distancearbejde, udbygning af delebils- og samkørselsord-

ninger samt udbygning af den kollektive trafik, eller trafikken kan dæmpes ved at gøre det dyrere at køre i bil.

Effekten af de enkelte tiltag er vurderet på baggrund af eksisterende viden om virkemidlerne, og en vurdering af i hvilken udstrækning virkemidlet vil have effekt indenfor den betragtede tidsperiode. Der er naturligvis knyttet en vis usikkerhed til vurderingen af effekten af de enkelte virkemidler. Formålet med rapporten er imidlertid som nævnt at illustrere de overordnede udviklingstendenser og muligheder for at dæmpe trafikken. Den præcise effekt af de enkelte virkemidler kan kun vises ved at indføre virkemidlet. I praksis bør de mål der ønskes realiseret derfor fastsættes først, og doseringen af virkemidlet derefter justeres i forhold hertil.Der er vurderet 3 forskellige scenarier, hvor de betragtede virkemidler er anvendt i forskelligt omfang, jf. tabel 2, som viser en oversigt over virkemidlerne i de enkelte scenarier. Den vurderede effekt af de enkelte virkemidler fremgår af tabel 3 og 4.

Tabel 2 Virkemidler i de enkelte scenarier

	Scenarier		
	Svage indgreb	Moderate indgreb	Kraftige indgreb
EU's målsætning om CO_2 emissioner fra nye biler		Realiseres fra 2010	Realiseres fra 2005
Øget brug af el- og hybridbiler		Introduceres svagt udover EU tiltag	Introduceres noget udover EU tiltag
Positive incitamenter (delebiler, lokalisering, samkørsel, kollektiv trafik)	Anvendes i begrænset omfang	Anvendes noget	Anvendes i ret stort omfang
Transportfradrag		Fjernes	Fjernes
Kørselsafgifter			Indføres svarende til 50% benzinprisstigning

Effekten af de enkelte virkemidler

Tekniske tiltag

Udover EU's aftale med bilindustrien, har EU opstillet en målsætning om at reducere *CO_2 emissionerne fra nye biler* yderligere. EU forventer, at målsætningen især skal realiseres via økonomiske styringsmidler. Disse er dog ikke vedtaget endnu. Målsætningen fastsætter, at CO_2 emissionerne skal reduceres med 14% udover aftalen med bilindustrien, svarende til 35% i alt. Effekten i 2010 og 2020 afhænger af, hvornår målsætningen realiseres.Derudover er antaget, at CO_2 emissionerne kan reduceres yderligere ved hjælp af øget satsning på *hybrid- og elbiler*. For scenariet med kraftige tiltag er antaget, at CO_2 emissionerne reduceres med 4% i 2020, det svarer til at 12% af kørslen fortages med køretøjer, der kører mindst 30 km/l.

Lokalisering, distancearbejde, samkørsel og delebiler

Effekten af disse tiltag er vanskelig at vurdere. Det er antaget, at der i alle tilfælde anvendes positive incitamenter til at få befolkningen til at realisere disse muligheder. I stærke tiltag er

antaget, at 25% af de nuværende bilister deltager i ordninger vedrørende distancearbejde, samkørsel og delebiler. Det er formentligt meget optimistisk og vil kræve en holdningsændring kombineret med kraftige incitamenter. Alligevel vil det kun reducere kørslen i 2020 med 8%.

Udbygning af den kollektive trafik

Effekten for biltrafikken af udbygning af den kollektive trafik er også vurderet. På baggrund af vurderinger af forskellige forslag til at udbygge den kollektive trafik, bl.a. jernbanen København - Ringsted og Odense - Svendborg samt projekt Basisnet i København, er det vurderet, at selv en realisering af disse forslag kun vil reducere den samlede biltrafik på landsplan marginalt. Det er naturligvis ikke overraskende, idet udbygningerne vedrører konkrete strækninger, mens reduktionen i biltrafikken vurderes i hele landet. Reduktionen vil derfor være større i konkrete områder ligesom udbygningen kan have betydning for mobiliteten blandt de billøse.

Økonomiske virkemidler

Endelig er effekten af fjernelse af befordringsfradraget og forøgelse af benzinprisen vurderet.

Fjernelse af befordringsfradraget vil mindske pendlingen ved, at folk på sigt vælger bolig og/eller arbejdsplads, der ligger tættere på hinanden. Fjernelse af befordringsfradraget vurderes i PETRA-modellen på længere sigt at ville reducere bilkørslen med 8%. CO_2 emissionerne vil falde i samme omfang som bilkørslen, da transportfradraget ikke afhænger af bilens energiforbrug.

Tabel 3: Effekt af virkemidler for bilkørslen

	2010			2020		
	Svage tiltag	Moderate tiltag	Kraftige tiltag	Svage tiltag	Moderate tiltag	Kraftige tiltag
	I forhold til 1996					
Forventet øget biltrafik	+ 28 pct.			+ 35 pct. ved svag vækst + 48 pct. ved kraftig vækst		
Besluttede tiltag	0 pct.			0 pct.		
Tekniske tiltag	0 pct.	0 pct.	0 pct.	0 pct.	0 pct.	0 pct.
Lokalisering, distancearbejde, samkørsel samt delebiler	- 2 pct.	- 3 pct.	- 4 pct.	- 3 pct.	- 5 pct.	- 8 pct.
Kollektivsystemer	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.
Transportfradrag	0 pct.	- 8 pct.	- 8 pct.	0 pct.	- 8 pct.	- 8 pct.
Kørselsafgifter	0 pct.	- 0 pct.	- 15 pct.	0 pct.	- 0 pct.	- 15 pct.
	1988 - 1996					
Faktisk udvikling 1988-1996	+ 30 pct.					

Anm.: Ved vurderingen er forudsat, at mindskede kørselsomkostninger pga. mere effektive biler opvejes af øgede afgifter

Tabel 4: Effekt af virkemidler for CO_2 emissioner

	2010			2020		
	Svage tiltag	Moderate tiltag	Kraftige tiltag	Svage tiltag	Moderate tiltag	Kraftige tiltag
	I forhold til 1996					
Som følge af forventet øget biltrafik	+ 28 pct.			+ 35 pct. ved svag vækst + 48 pct. ved kraftig vækst		
Besluttede tiltag	- 5 pct.			- 14 pct.		
Tekniske tiltag	- 0 pct.	- 5 pct.	- 9 pct.	- 0 pct.	- 12 pct.	- 18 pct.
Lokalisering, distancearbejde, samkørsel samt delebiler	- 2 pct.	- 3 pct.	- 4 pct.	- 3 pct.	- 5 pct.	- 8 pct.
Kollektivsystemer	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.	- 2 pct.
Transportfradrag	0 pct.	- 8 pct.	- 8 pct.	0 pct.	- 8 pct.	- 8 pct.
Kørselsafgifter	0 pct.	- 0 pct.	- 25 pct.	0 pct.	- 0 pct.	- 25 pct.
	1988-1996					
Faktisk udvikling 1988-1996	+ 24 pct.					

Indførelse af kørselsafgifter er en anden måde at reducere bilkørslen på. Kørselsafgifter på et niveau svarende til 50% forhøjelse af benzinprisen i forhold til 1996, vurderes i PETRA-modellen at reducere bilkørslen med 15% og CO_2 emissionerne med 25%, dvs. *væksten* i bilkørsel og CO_2 emissioner falder. Forhøjelse af kørselsafgifterne med 50% svarer til at bringe benzinpriserne op på det niveau de havde, da de var dyrest i 1980'erne. Samlet set vil det blive 30-40 øre dyrere per km at køre i bil, end det var i 1996.

Afgifter

Der er også foretaget en mere grov vurdering af konsekvenserne for de samlede afgifter af forslagene. Beregningerne er foretaget under forudsætning af, at den forøgede energieffektivitet i bilerne opnås uden at produktionsprisen øges. Det er muligt, at der vil ske en mindre stigning i produktionsprisen isoleret set, som kan påvirke bilsalget, men nysalget er formentlig mere afhængig af konjunkturudviklingen end af små ændringer i prisniveauet på biler.Beregningerne viser, at det største samlede skatteprovenu opnås i referencesituationen, dvs. hvis der ikke sker nogle nye indgreb og afgifterne ikke hæves. I denne situation stiger skatteprovenuet med henholdsvis 25% og 45% i perioden 1996 til 2020, afhængig af trafikvæksten i referencesituationen. Indføres kørselsafgifter vil det medføre, at kørslen og også salget af nye biler falder så meget, at det samlede afgiftsniveau bliver mindre.

Konklusion

Samfundet vil ikke blive sat i stå selvom scenarierne realiseres, som man skulle tro på baggrund af nogle af reaktionerne på rapporten. I scenariet med kraftige tiltag og svag trafikvækst vil biltrafikken falde til det niveau, vi havde i begyndelsen af 1990'erne, mens biltrafikken ved stærk trafikvækst vil svare til niveauet i slutningen af 1990'erne. Ses alene på effekten af en 50% benzinprisstigning i forhold til referencealternativet vil bilkørslen i vækstalternativet "kun" stige 26% fra 1996 til 2020 og ikke 48%, som forudsat i referencescenariet, dvs. stigningen er halveret. Scenarierne viser desuden, at det er muligt at sikre, at personbiltrafikken opfylder sin del af målsætningen om at stabilisere CO_2 emissionerne i 2005 og derefter en yderligere reduktion i emissionerne målt i forhold til 1988 niveau.

De positive incitamenter som samkørsel, distancearbejde, delebiler og udbygning af den kollektive trafik er nok vigtige dele af en samlet trafikpolitik, men isoleret set betyder de ikke meget for niveauet af bilkørsel, medmindre de kombineres med økonomiske incitamenter. Der er således ingen lette veje i trafikpolitikken. Det politiske dilemma bliver ikke mindre af, at den øgede energieffektivitet medfører at bilkørslen vil stige med 5-10% i 2020 alene på grund af de lavere kørselsomkostninger. Benzinprisen må derfor øges mellem 15 og 30% for at sikre at den variable omkostning ved at køre bil er konstant. Den øgede energieffektivitet bør derfor følges af øgede benzinafgifter.

Er beregningerne troværdige?

Et vigtigt spørgsmål på denne type forenklede beregninger er naturligvis, om beregningerne er troværdige. Der er en tendens til, at resultater som svarer til ens ønsker følges af "Hvad sagde jeg", mens resultater, der går den modsatte vej følges af spørgsmålet: "Er det troværdigt?" Især ved politisk følsomme emner er det derfor vigtigt at være bevidst om, hvilken sandhedsværdi beregningerne har.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at der er tale om scenarier - ikke om prognoser, dvs. det er et skøn over hvilke effekter, der kan forventes på baggrund af den historiske udvikling. Det er ikke en forudsigelse af, hvad der vil ske.

Effekten af de enkelte virkemidler er vurderet ud fra foreliggende litteratur. Der er knyttet en stor usikkerhed til vurderingen af den præcise effekt af mange af virkemidlerne. For nogle virkemidler er det desuden vanskeligt at afgøre, hvilket potentiale midlet har. Der kan f.eks. foretages mange forskellige vurderinger af den fysiske planlægnings muligheder for at mindske transportbehovet. De konkrete forudsætninger er beskrevet i rapporten under de enkelte virkemidler. En anden vanskelighed er, at en del virkemidler gensidigt påvirker hinanden, hvilket vanskeliggør vurderingen af den samlede effekt. F.eks. vil øgede benzinafgifter øge antallet af delebiler og samkørsel, og distancearbejde vil reducere samkørsel - men i hvilket omfang?

Nogle af vurderingerne er således mere usikre end andre. Vurderinger af effekter af styringsmidler der fremmer delebiler, samkørsel, distancearbejde og udbygning af det kollektive trafiknet afhænger af, hvilke virkemidler der konkret bliver anvendt, og i hvilket omfang de bliver anvendt. Det er i rapporten forudsat, at der er tale om positive incitamenter og ikke tvang.

Derudover vil jeg nævne fordelen ved, at beregningerne i rapporten er så forsimplede, at det er muligt at regne resultaterne efter. Læseren kan evt. justere nogle forudsætninger, hvis det ønskes. Der er for mig ingen tvivl om, at tendensen i vurderingerne af de enkelte virkemidler er rigtige, medmindre der sker markante ændringer i de bagvedliggende forhold, som f.eks. økonomisk udvikling, teknologier og holdninger.

Når jeg hæfter mig ved usikkerheden i beregninger, så er det fordi beregninger på trafikområdet naturligt er behæftet med store usikkerheder. Men også fordi det ofte er vanskeligt at vurdere usikkerhederne i de rapporter der offentliggøres indenfor trafikpolitikken.

Behov for prioritering

På baggrund af scenarierne kan bl.a. konkluderes, at trafikudviklingen skal planlægges ud fra en langsigtet betragtning, idet der går lang tid før de konkrete beslutninger har effekt for den samlede trafik. F.eks. er EU's aftale med bilproducenterne om nye bilers energiforbrug gældende fra 2008, men der vil gå 13-15 år, før de er slået fuldt igennem for den samlede vognpark. Bygning af en ny motorvej kan vare 10-15 år, fra den overvejes første gang til den åbner. De trafikpolitiske beslutninger bør være led i en samlet strategi. De bør være robuste og fremtidssikrede, så de også er holdbare selvom basisbetingelserne ændres.

CO_2 emissionerne er kun en af flere gener fra trafikken, regulering alene ud fra en CO_2 målsætning eller alene ud fra trafikkens luftforureninger er derfor ikke hensigtsmæssigt. Trafikudviklingen og dens fordeling på trafiktyper må vurderes ud fra en helhedsbetragtning, hvor alle dens ulemper og fordele tages i betragtning, også de effekter som er vanskelige at kvantificere, og ikke isoleret ud fra en CO_2 målsætning.

Det vil være hensigtsmæssigt at arbejde hen mod indførelse af kørselsafgifter. De giver mulighed for at sænke de faste afgifter: registreringsafgift og ejerafgift som kompensation for kørselsafgifterne. Det vil herved være muligt at opnå en mere hensigtsmæssig trafikal adfærd, samtidig med at der opnås mindst samme provenu til staten. Der er dog behov for mere detaljerede studier af, hvad en omlægning fra faste til variable afgifter kan forventes at betyde for udviklingen i antal biler og i bilernes størrelse og energiforbrug. Man skal være opmærksom på, at man ikke både kan skaffe et overskud til yderligere investeringer i veje og kollektiv trafik, og samtidig sikre at bilisterne ikke betaler mere. Endvidere vil et kørselsafgiftsystem, som medfører at bilkørslen mindskes, betyde at der alt i alt skal betales mere pr km, hvis statens indtægter ikke skal falde. Det er ikke nogen let politisk cocktail at gennemføre.

Ønsker vi at væksten i biltrafikken dæmpes?

Ud fra reaktionerne på Transportrådets rapport kan man med rette stille spørgsmålet: Ønsker vi i det hele taget at regulere trafikvæksten? Det er der ikke meget, der tyder på.

Reaktionen på rapporten var i høj grad præget af ulyst til at diskutere, at trafikkens omfang faktisk er noget der kan besluttes. I nogle fjernsynsudsendelser blev bilister holdt op foran journalisterne for at udtrykke journalistens politisk bestemte holdninger. Bl.a. blev bilister på omfartsvejen ved Århus spurgt hvad de ville sige til, at befordringsfradraget blev fjernet. Ikke overraskende syntes de, at det var en dårlig ide. I en anden udsendelse blev bilister, der ikke ønskede at afgifterne steg, bedt om at ringe ind og give deres mening tilkende.Fra politisk side var holdningen til at indføre kørselsafgifter, og specielt til at fjerne transportfradraget, også negative. I forbindelse med de senere stigninger i produktionsprisen på benzin har der således også været røster fremme om at reducere benzinafgiften.At bilister ligesom andre forbrugere tilrettelægger deres tilværelse efter de vilkår der er og vælger bolig og arbejdsplads efter de aktuelle priser og skatteordninger, er der ikke noget at sige til. Det betyder selvfølgelig også, at ændringer af de eksisterende skatte- og afgiftsregler skal ske på en måde, så befolkningen har mulighed for at tilpasse sig de nye ordninger.

Kort tid efter at Transportrådets rapport var udkommet udsendte Miljø- og Energiministeriet "Klima 2012 Status og perspektiver for dansk klimapolitik" og Trafikministeriet "Begrænsninger af transportsektorens CO_2 udslip Muligheder og virkemidler". Til trods for at CO_2 målsætningen ikke blev revideret, indeholder Trafikministeriets rapport ikke nogen forslag til, hvordan målene kan nås.Der er ikke i Trafikministeriets rapport lyst til at diskutere, om den kraftige stigende trafik er et gode. De forslag, der er i rapporten vedrører stort set alene tekniske forslag til at reducere CO_2 emissionerne, tekniske forbedringer samt overholdelse af hastighedsgrænser (for at mindske emissioner, ikke begrundet i færdselsuheld). Det giver ikke nogen stærk baggrund for en bred offentlig diskussion af trafikudviklingen. Det kan tværtom konstateres, at der samtidig er gennemført en række konkrete beslutninger, som givet vil medføre mere biltrafik: Åbning af Øresundsbroen, udbygning af motorvejsnettet, butikscenter i Ørestaden osv. De kan hver for sig være velbegrundede, men det er vanskeligt ikke at efterlyse en overordnet holdning til de trafikale konsekvenser.

Det er lidt af et paradoks, at diskussionen om trafikkens forurening i så høj grad er kommet til at handle om CO_2 emissioner. De udgør kun en enkelt, om end vigtig, del af konsekvenserne af trafikken, og næppe den, de fleste trafikanter oplever som den mest presserende i hverdagen. En mere helhedsorienteret trafikpolitik, som kan samle forståelse for trafikpolitikken i befolkningen, må derfor i højere grad tage udgangspunkt i de samlede gener og fordele ved trafikstigningen.

Er en forhandlingsmodel bedre?

På baggrund af erfaringerne fra trafikdebatten indtil nu kan spørges, om den hidtidige tilrettelæggelse af politikformuleringen vedrørende de overordnede trafikspørgsmål er sket på en hensigtsmæssig måde. Trafikken er tilsyneladende et så følsomt politisk emne, at det er vanskeligt for nogen regering eller kommunalbestyrelse at komme med kontante reguleringer, uden at der på forhånd er sikret konsensus. Samtidig er de politiske fora i høj grad præget af de partipolitiske dagsordener, hvilket medfører, at der ikke er plads til utraditionelle løsninger uden at de bliver undermineret af politikere fra andre partier. Det vil vise sig, om HUR vil være i stand til at undgå det i Hovedstadsområdet.

Det er måske derfor værd i højere grad at søge konsensus mellem de mennesker som trafikken berører, og derefter bringe resultaterne over på den politiske arena. Det kan ske ved koncensusforhandlinger mellem myndigheder, beboere, erhvervsliv og interesseorganisationer i konkrete byer eller regioner. I Sverige og Holland er der eksempler på sådanne processer som Danmark kan lære af. Det er ikke udtryk for, at problemerne ikke skal løses af politiskerne, men at der måske er behov for, at politikerne hjælpes på vej.

Kilder:

Transportrådet 2000: Scenarier for biltrafikken 1996-2020, marts 2000.
Miljø- og Energiministeriet 2000: Klima 2012 Status og perspektiver for dansk klimapolitik
Trafikministeriet 2000: Begrænsninger af transportsektorens CO_2 udslip Muligheder og virkemidler.