

Roadpricing – danskernes holdning

Resume

Regeringen foreslår i "Bæredygtig transport – Bedre infrastruktur" fra december 2008 at indføre en grøn kørselsafgift, der skal omfatte personbiler, fra 2015, så bilejerne fremover betaler for hver kilometer, der køres i bilen, mod at provenuet på registreringsafgiften sænkes med 50 % afhængig af bilens miljøvenlighed m.m. IDA har spurgt 1.036 repræsentativt udvalgte danskere om deres holdning til kørselsafgifter og overvågning i forbindelse med roadpricing for at finde ud af, om danskerne vil tage vel imod kørselsafgifter, og om det kan være et reelt værktøj til at ændre bilisternes adfærd i den ønskede retning.

Konklusionen er, at der generelt er en positiv holdning til kørselsafgifter som et reelt værktøj til at ændre bilisternes adfærd. 68 % af danskerne er således positive eller neutrale over for indførelse af kørselsafgifter, uanset om registreringsafgiften nedsættes. 18 % vil reducere kørslen og 11 % benytte kollektiv transport i højere grad. 27% vil omlægge kørsel til andre tidspunkter.

Samtidig er danskerne positive over for at udnytte de teknologiske fordele, der ligger i et roadpricing system, men skeptiske over for om systemet vil være sikkert i forhold til snyd og misbrug af de indsamlede data. 73 % er positive over for, at systemet bruges til at opklare alvorlig kriminalitet, mens 81 % er positive over for at bruge systemet til at informere om kødannelser eller spøgelsesbilister. Samtidig er over 50 % mere eller mindre nervøse for, at de indsamlede data kan misbruges, og kun 26 % har tillid til, at der kan laves et system, der er sikkert i forhold til snyd og misbrug.

Anbefalinger

- Roadpricing i den ene eller anden form er et anbefalelsesværdigt middel til at ændre trafikanternes adfærd.
- Den kollektive trafik skal samtidig opgraderes for at tiltrække flere bilister. Hyppigere afgang, kortere transporttid og billigere priser er blandt de vigtige tiltag.
- Der er god miljøpolitik i og også vilje hos danskerne til at afskaffe befordringsfradraget og i stedet anvende skatteindtægterne til at udbygge den kollektive trafik.
- Danmark bør fortsat arbejde på at være i front med teknologiske løsninger på trafikproblemer, men med stadig fokus på privatlivets fred og risiko for misbrug.

Roadpricing – danskernes holdning

Danskerne er åbne over for kørselsafgifter

Et flertal af danskerne er klar til at indføre roadpricing, hvor kørselsafgiften blandt andet baseres på bilens miljøpåvirkning.

Generelt set er holdningen blandt 68 % af danskerne enten positiv eller neutral, når de bliver bedt om at tage grundlæggende stilling for eller imod indførelse af kørselsafgifter. I den resterende tredjedel af befolkningen er holdningen enten meget negativ (12 %) eller overvejende negativ (21 %).

I regeringens plan "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fra december 2008 er der forslag om at indføre en kørselsafgift, så bilejerne fremover betaler for hver kilometer, der køres i bilen, mod at registreringsafgiften på biler til gengæld sænkes med 50 %.

Direkte adspurgt om dette konkrete forslag deler befolkningen sig igen i et flertal på to tredjedele, som er enten positive eller neutrale over for forslaget, og en tredjedel, der, i lighed med det mere generelle spørgsmål, er negativ over for forslaget. Holdningen i befolkningen er dermed tilsyneladende upåvirket af, om indførelse af kørselsafgifter ledsages af en ordning, hvor registreringsafgiften på biler sænkes eller ej.

1. Holdning til kørselsafgift og betalingsringe

	Meget negativ	Overvejende negativ	Neutral	Overvejende positiv	Meget positiv	I alt
Hvad er din grundlæggende holdning til, at bilejere skal betale en kørselsafgift, som er afhængig af bilens miljøpåvirkning, hvor mange kilometer der køres, hvor der køres, og på hvilket tidspunkt der køres (såkaldt roadpricing)?	12%	21%	23%	29%	15%	100%
Der er fremsat forslag om at indføre en kørselsafgift, så bilejere fremover betaler for hver km, der køres i bilen, mod at registreringsafgiften på biler til gengæld sænkes med ca. 50 %. Hvad er din holdning til forslaget?	10%	24%	20%	35%	11%	100%
Som alternativ til forslaget om kørselsafgifter, er der fremsat forslag om i stedet, at indføre såkaldte "betalingsringe" omkring de større byer, så der betales en afgift for at køre ind i byområdet. Hvad er din holdning til dette forslag?	10%	14%	20%	33%	23%	100%

Kørselsafgifter kan i praksis etableres på forskellige måder. Det nævnte forslag om roadpricing, hvor der betales en afgift pr. kørt kilometer (eventuelt differentieret efter område, biltype eller lign.), er teknologisk set en særdeles udfordrende opgave, som forudsætter satellitbaseret overvågning af den enkelte bil. En alternativ løsning er indførelse af betalingsringe omkring de større byer, hvor der så betales en afgift for at køre ind i byområdet. Tre ud af

Roadpricing – danskernes holdning

fire i befolkningen er enten positive (56 %) eller neutrale (20 %) over for et sådant forslag.

Roadpricing ændrer bilisters adfærd

Et væsentligt formål med indførelse af roadpricing er at ændre bilisternes transportadfærd, så trængsel og belastning på vejnettet reduceres. Undersøgelsen viser, at roadpricing er et reelt værktøj, som kan ændre bilisternes adfærd.

Således vil hver fjerde bilist (27 %) omlægge sin kørsel til tidspunkter, hvor det er billigst. Hver femte (18 %) vil reducere kørslen, og 11 % siger, at de som reaktion på indførelse af kørselsafgifter vil benytte kollektiv transport i større grad end nu.

2. Hvis der indføres kørselsafgifter, hvad vil din reaktion så være?

	Pct.
Jeg vil reducere min kørsel	18 %
Jeg vil så vidt muligt omlægge kørslen til tidspunkter, hvor det er billigst	27 %
Jeg vil benytte kollektiv transport i større grad end nu	11 %
Ingen ændringer i nuværende kørsel	49 %
Ved ikke	5 %

Anm.: Spørgsmålet er kun stillet til personer med bil. Mulighed for flere svar

Roadpricing som genvej til fornyelse af bilparken

Forslaget om at kæde indførelse af roadpricing sammen med en væsentlig reduktion af registreringsafgiften vil være med til at skabe fornyelse i den danske bilpark.

Således vil 40 % af de adspurgte bilister overveje at anskaffe sig en nyere og dermed formodentligt også mere miljøvenlig bil, hvis registreringsafgiften sænkes til det halve.

3. Udskifte nuværende bil med nyere

	Meget sandsynligt	Noget sandsynligt	Kun lidt sandsynligt	Slet ikke sandsynligt	Ved ikke	I alt
Hvis registreringsafgiften på biler nedsættes med 50%, hvor sandsynligt er det da, at du vil udskifte den nuværende bil med en ny/nyere?	14%	26%	35%	22%	3%	100%

Anm.: Spørgsmålet er kun stillet til personer med bil.

En halvering af registreringsafgiften vil også med stor sandsynlighed medføre en forøgelse af den samlede bilpark. Blandt de personer, som i dag ikke har bil, er der 16 %, som finder det enten meget eller noget sandsynligt, at de vil anskaffe sig en bil, hvis registreringsafgiften halveres.

Roadpricing – danskernes holdning

4. Anskaffe bil

	Meget sandsynligt	Noget sandsynligt	Kun lidt sandsynligt	Slet ikke sandsynligt	Ved ikke	I alt
Hvis registreringsafgiften på biler nedsættes med 50%, hvor sandsynligt er det da, at du vil anskaffe dig en privat bil?	6%	10%	26%	56%	2%	100%

Anm.: Spørgsmålet er kun stillet til personer uden bil.

Bekymring for overvågning

Et system med roadpricing, hvor bilisten betaler en afgift, som er afhængig af hvor der køres, og på hvilke tidspunkter der køres, forudsætter anvendelse af avanceret teknologi. Det kan fx ske ved, at der i den enkelte bil installeres en GPS enhed, som sender oplysninger om antal kørte kilometer, og på hvilken type vej der er kørt, til en central modtager.

I regeringens forslag lægges der op til en model, hvor de detaljerede oplysninger om kørslen, fx de præcise vejnavne og tidspunkter, samles og lagres i bilens GPS enhed. Oplysningerne kan derefter kun frigives af bilisten, hvis der opstår uenighed om kørselsafgiften.

Ifølge undersøgelsen er det kun 16 %, som har fuld tillid til, at et sådant system er sikret mod misbrug.

5. Holdning til teknologien bag opkrævning af kørselsafgifter

	Slet ikke	I mindre grad	I nogen grad	I høj grad	I meget høj grad	I alt
I hvilken grad er du bekymret for, at denne overvågning og registrering vil blive misbrugt eller gjort tilgængelig for uvedkommende?	16%	29%	27%	15%	13%	100%
I hvilken grad har du tillid til, at der kan laves en teknologisk løsning, så overvågning af bilernes kørsel og opkrævning af kørselsafgifter er sikret mod snyd og misbrug?	12%	27%	35%	19%	7%	100%

Over halvdelen er i "nogen" eller højere grad nervøse for, at de indsamlede data kan blive misbrugt eller gjort tilgængelige for uvedkommende.

Der er også meget begrænset tillid til, at der teknisk set kan laves en løsning, så overvågning af bilernes kørsel og opkrævning af kørselsafgifter er sikret mod snyd og misbrug. Kun 7 % har i meget høj grad tillid til, at det kan lade sig gøre.

Roadpricing – danskernes holdning

De teknologiske muligheder skal udnyttes

Det system, der skal bruges til overvågning af biltrafikken ved indførelse af kørselsafgifter, kan både i teori og praksis også anvendes til andre formål. I undersøgelsen er der spurgt til tre mulige konkrete udvidede anvendelser af teknologien.

Med installation af en GPS enhed i bilen, er det muligt at registrere den enkelte bils nøjagtige kørsel. Med teknologiens hjælp er det dermed muligt for politiet at bruge systemet til at lokalisere, hvem der har kørt hvor, og dermed lette opklaringsarbejdet i alvorlige sager, hvor biler er involveret. Eksempelvis i sager om flugtbilister, efterforskning af gerningsmænd bag røverier eller i forbindelse med terrorbekæmpelse.

Tre ud af fire danskere er ”overvejende” eller ”meget” positive overfor, at teknologien også kan anvendes til dette formål. Blot 10 procent er negative overfor denne mulighed.

6. Holdning til udvidet anvendelse af teknologien bag opkrævning af kørselsafgifter

	Meget negativ	Overvejende negativ	Neutral	Overvejende positiv	Meget positiv	I alt
Hvad er din holdning til at gøre det muligt for politiet at anvende systemet til at finde gerningsmænd bag alvorlig kriminalitet, hvor biler er involveret (fx efterforskning af flugtbilister, røverier eller terrorbekæmpelse)?	3%	7%	17%	28%	45%	100%
Hvad er din holdning til at anvende systemet til at gøre hverdagen i trafikken nemmere ved at informere den enkelte bilist om kødannelser, trafikuheld og risikable forhold (fx spøgelsesbilister)?	1%	4%	14%	36%	45%	100%
Hvad er din holdning til at anvende systemet til automatisk udskrivning af fartbøder?	28%	22%	17%	21%	12%	100%

Der er desuden stor opbakning til, at teknologien også anvendes til at gøre hverdage i trafikken nemmere for den enkelte bilist. Det kan eksempelvis ske ved, at bilisten får målrettet information om eventuelle kødannelser, trafikuheld eller risikable forhold i det område, der køres i. 81 % af befolkningen er ”overvejende” eller ”meget” positive over for denne mulighed.

Derimod er der langt fra enighed i befolkningen om, at teknologien også anvendes til automatisk udskrivning af fartbøder til bilister, som kører hurtigere end tilladt. Hver anden dansker er negativ over for denne ide, mens hver tredje derimod er klar til, at der åbnes for denne mulige anvendelse af teknologien.

Roadpricing – danskernes holdning

Den kollektive trafik skal være bedre

Der er i dansk politik et bredt ønske om at få flere til at benytte den kollektive transport og se bus og tog/metro som et alternativ eller supplement til bilen.

For en stor del af befolkningen står dette mål dog i skærende kontrast til de faktiske realiteter. Mere end halvdelen (56 %) af dem, der i dag plejer at tage bilen til og fra arbejde, afviser helt, at den kollektive trafik er et brugbart alternativ for dem. Yderligere 25 % anser kun i ”mindre grad” kollektiv trafik som en realistisk mulighed.

Hver femte bilist kan skifte til bus eller tog

For hver femte bil-pendler er den kollektive trafik dog et brugbart alternativ til bilen. Selvom det er en mindre gruppe på sammenlagt 19 %, som i ”nogen” eller højere grad kan bruge den kollektive i hverdagen, ville det samlet set betyde et gevaldigt løft i den kollektive trafik, hvis det var muligt at flytte deres transport fra bil til bus eller tog.

7. Brugbar kollektiv transport

	Slet ikke	I mindre grad	I nogen grad	I høj grad	I meget høj grad	I alt
Hvis du ser på din nuværende hverdag med bilkørsel til og fra arbejde, i hvilken grad er kollektiv trafik et brugbart alternativ for dig?	56%	25%	12%	4%	3%	100%

Anm.: Spørgsmålet er kun stillet til personer, der normalt pendler til/fra arbejde i bil.

Potentialet for den kollektive trafik er dermed så stort, at der sandsynligvis ville opstå kapacitetsproblemer, hvis alle, der ser en brugbar mulighed i den kollektive trafik, fra den ene dag til den anden lod bilen stå og i stedet tog bus eller tog.

Der er dog ofte et stykke vej fra tanke til handling. Det er mere sandsynligt, at dette skifte kun vil ske gradvist, hvis det overhovedet sker. På landsplan foregår persontransporten nemlig fortsat via den private biltrafik, som nu udgør over 80 % af den samlede persontransport. Der skal derfor med andre ord gøres en særlig indsats for at flytte trafik fra bil til kollektive transportmidler.

I undersøgelsen peger halvdelen (47 %) af dem, som normalt pendler til og fra arbejde i bil, især på flere og hyppigere afgang i den kollektive transport som et forhold, der kan få dem til at lade bilen stå.

40 % peger på billigere billetpriser, og 35 % fremhæver, at kortere transporttid i de kollektive trafikmidler er vejen frem, hvis de skal skifte fra bil til kollektiv transport, når de skal til og fra arbejde.

Roadpricing – danskernes holdning

8. Hvilke forhold kunne få dig til at skifte fra bil til kollektiv transport, når du skal til og fra arbejde?

	Pct.
Større regelmæssighed og færre forsinkelser i den kollektive trafik	26 %
Flere og hyppigere afgangene i den kollektive transport	47 %
Hurtigere transporttid for den kollektive transport	35 %
Gode og gratis muligheder for at parkere bilen ved nærmeste trafikknudepunkt og derfra fortsætte med enten bus eller tog	13 %
Billigere billetpriser	40 %
Større trængsel for bilerne på vejene	6 %
Markant højere brændstofpriser	12 %
Kørselsafgifter/roadpricing, så der betales afgift per kørt kilometer	9 %
Øget komfort og muligheder for at arbejde undervejs	7 %
Andet	19 %
Ingen af ovenstående, jeg foretrækker for næsten enhver pris at køre i bil	15 %
Ved ikke	2 %

Anm.: Spørgsmålet er kun stillet til personer, der normalt pendler til/fra arbejde i bil.

Vilje til at omlægge befodringsfradraget

Alle lønmodtagere kan i dag få befodringsfradrag for transport mellem hjem og arbejde, hvis den daglige transport er længere end 24 kilometer. Det normale fradrag er 1,90 kr. per kilometer, som gives, uanset hvilke faktiske omkostninger, der er forbundet med transporten, og hvilken form for transport der benyttes.

Danskernes samlede fradrag for transport udgør ca. 11. mia. kr. årligt (2007 tal, Danmarks Statistik), som fordeles blandt de lønmodtagere, der har mere end 24 kilometer til og fra arbejde. Ifølge undersøgelsen er det tilfældet for 26 % af befolkningen.

For befolkningen som helhed er der vilje til helt at afskaffe befodringsfradraget og i stedet anvende de øgede skatteindtægter til udbygning af den kollektive trafik. Sammenlagt er holdningen blandt 51 % af befolkningen enten neutral eller positiv over for denne mulighed.

Derimod er der i lidt mindre grad tilslutning til at omlægge befodringsfradraget, så det primært gives til personer, der benytter kollektiv transport til og fra arbejde, og der kun i mindre grad gives tilskud til kørsel i egen bil. 44 % er enten neutrale eller positive over for denne mulighed.

Roadpricing – danskernes holdning

9. Holdning til ændringer i befodringsfradrag

	Meget negativ	Overvejende negativ	Neutral	Overvejende positiv	Meget positiv	I alt
Hvad er din holdning til, at befodringsfradraget omlægges, så det primært gives til personer, der benytter kollektiv transport til og fra arbejde, og der kun i mindre grad gives tilskud til kørsel i egen bil?	34%	22%	21%	15%	8%	100%
Hvad er din holdning til, at befodringsfradraget helt afskaffes og de øgede skatteindtægter i stedet anvendes til udbygning af den kollektive trafik?	27%	22%	24%	17%	10%	100%

Ikke helt overraskende er størsteparten af den befolkningsgruppe, som får fradrag for transport, negative over for at omlægge eller afskaffe den nuværende ordning med befodringsfradrag.

Fakta om roadpricing og kørselsafgifter

Roadpricing eller kørselsafgifter kan udformes på forskellig vis. Mest avanceret er afgifter baseret på, hvor langt den enkelte bil kører og hvor (i tæt trafikerede byområder vs. på landet) og på hvilke vejtyper (motorvej vs. landevej). Dette system kræver indsamling af kørselsdata via en afsenderboks i hver enkelt bil og et satellitsystem, der indsamler data og dermed fra centralt hold kan udskrive regninger til hver enkelt bilist. Typen af data, der indsamles, kan variere fra et overblik over tidspunkter og vejtyper til en indsamling af præcise ruter, altså hvor og hvornår hver enkelt bil har kørt og hvorfra og hvortil.

Overvågningsmæssigt giver sidstnævnte model en række privatretlige udfordringer. Selv med den enkle tids- og vejtype model er der en række udfordringer, ikke mindst af teknisk art. Holland er længst fremme på dette felt. Her forventer man at indføre roadpricing gradvist fra 2011 til 2015. Danmark afventer færdiggørelsen af det hollandske system.

En mere simpel udgave er at lægge betalingsringe om de største og mest trafikplagede byer. Et sådant system kendes fra Stockholm og London, hvor det begge steder har medført et væsentligt mindre antal bilister og dermed forbedrede trafikforhold, ikke mindst fordi det har dæmmet op for den ellers forventede stigning i antallet af biler. Betalingsringe kan indføres på få år.

Roadpricing – danskernes holdning

Undersøgelser fra Ingeniørforeningen om trafik

Ingeniørforeningen gennemfører jævnligt undersøgelser og analyser, hvor der stilles skarpt på teknologiske udfordringer af større samfundsmæssig betydning. Det er især forhold vedrørende infrastruktur, klima, energi, miljø og trafik, der er genstand for disse undersøgelser. I relation til nærværende undersøgelse af danskernes holdning til roadpricing har Ingeniørforeningen tidligere gennemført følgende relevante analyser.

Persontransport

Persontransport

Undersøgelse gennemført blandt eksperter som beskæftiger sig med planlægning, analyse og rådgivning vedrørende transport, byplanlægning og trafikrelaterede opgaver.

I takt med den stigende transport i Danmark følger også problemer i form af øget trængsel på transportvejene, øget energiforbrug og stigende miljøpåvirkning.

I undersøgelsen peger 89 % af de trafikkyndige på den kollektive trafik som et område, der i særlig grad bør opprioriteres fremover. Det gælder især den banebaserede del af den offentlige transport i form af tog, S-tog og metro, hvor kun hver tiende mener, at indsatsen i dag har et passende niveau.

Blandt de vigtigste tiltag for fremtidens trafik peger de trafiksagkyndige på, at det skal være lettere at komme til toget fra oplandet og hurtigere at komme frem med toget. Den kollektive transport skal sikres større regelmæssighed og hyppigere afgange. Ligeledes spiller trafiksikkerhed og en reducere af CO₂ udslippet en vigtig rolle.

Ingeniørforeningen anbefaler på baggrund af undersøgelsen, at:

- Der bør årligt investeres godt 6,6 mia. kr. til reovering og udbygning af banenettet. De sidste 10 år har gennemsnittet været 2.6 mia. kr.
- Der bør udarbejdes en plan for nedbringelse af pendlertid med tog mellem byerne, herunder højhastighedstog og "parker og rejs" konceptet.
- Der bør indføres en øget brug af ITS for at forbedre trafiksikkerhed og mindske spildtid i bilkøerne.

IDA Analyse, september 2008

Roadpricing – danskernes holdning

Transportundersøgelse

Transportundersøgelse – vurdering og anbefalinger til regulering

En række miljø-, sundheds- og sikkerhedsproblemer er knyttet til transporten. Transportens emissioner af skadelige partikler er et stort sundhedsproblem i byerne, og som den eneste sektor er transportens udslip af drivhusgasser stadigt stigende. Samtidig er støj fra trafik et stort problem for mange danskere, og årligt dør og lemlæstes et stort antal mennesker i trafikken.

I undersøgelsen har 425 eksperter inden for byplan, vej og trafik givet deres vurdering af, hvad der skal til for at løse en række af trafikens uheldige følger. Et stort flertal påpeger:

- At godstransport i langt højere grad bør overflyttes til jernbane.
- At trafikplanlægningen skal centreres om at fremme kollektiv transport, cykel og gang, og at disse transportformer bør have førsteprioritet i midten af alle større byer.
- At Danmark bør satse på øget brug af Intelligente Trafiksystemer med henblik på at fremme sikkerheden og forebygge trængsel.
- At der bør ske en yderligere differentiering af registreringsafgiften, således at denne i højere grad afspejler bilens miljøbelastning og at roadpricing indføres snarest muligt.

IDA Analyse, januar 2008

ITS

De samfundsøkonomiske gevinster ved indførelse af ITS i Hovedstadsområdet

Rambøll Management har for Ingeniørforeningen foretaget et skøn af de samfundsøkonomiske gevinster, der kan opnås i form af reduktioner i transporttid og antal trafikulykker ved indførelse af ITS (Intelligente Transport Systemer) i Hovedstadsområdet. Skønnet er baseret på ekspertudsagn, eksisterende data og tidligere undersøgelser vedr. trafikken i Hovedstadsområdet.

Den største gevinst ved indførelse af ITS kommer fra reduktion i trængsel og dermed i rejsetiden. Indførelse af ITS i Hovedstadsområdet vil kunne spare op mod 4,5 million spildtimer i trafikken om året og nedsætte antallet af trafikdræbte med omkring 10 personer om året og antal kvæstede med omkring 300 personer. I alt vurderes det samlede antal spildtimer per dag at kunne reduceres med 13-14 % svarende til omkring 20.000 timer per dag.

I samfundsøkonomiske termer betyder indførelse af ITS derved en besparelse på omkring 1 milliard kroner om året på dette område. Reduceres antallet af

Roadpricing – danskernes holdning

trafikuheld ved indførelse af ITS svarende til tidligere erfaringer på omkring 20 %, vurderes de samfundsøkonomiske udgifter på dette område at kunne reduceres med minimum omkring 70 mio. kr. per år. Samlet set vurderes de samfundsøkonomiske gevinster ved indførelse af ITS således til omkring 1,1 mia. kr.

Rambøll Management, oktober 2007

Transporttid

Transporttid og trængsel, september 2007. Panelundersøgelse

I relation til Infrastrukturkommissionens arbejde og dens plan for et fremtidigt transportsystem i Danmark har Ingeniørforeningen gennemført en undersøgelse, der belyser medlemmernes behov for et effektivt transportsystem, og hvordan det nuværende transportsystem påvirker deres arbejdsdag.

Blandt de medlemmer, som til daglig kører i bil til og fra arbejde, er det kun 18 %, som ikke oplever, at der er trængsel på vejene og som ikke af den grund bruger længere tid på transport. 35 % bruger hver dag mere end 15 minutter på at sidde i kø eller vente i trafikken. For 35 %'s vedkommende vil den ekstra transporttid, de har som følge af trængsel og ventetid, i stedet kunne bruges på arbejdet, hvis transporttiden blev reduceret.

I prioriteret rækkefølge kunne følgende forhold få bilisterne til at skifte bilen ud med kollektiv transport til og fra arbejde:

- Bedre geografisk dækning af den kollektive transport (44 %)
- Hyppigere afgang i den kollektive transport (36 %)
- Større regularitet i den kollektive transport (22 %)
- Billigere billetpriser (19 %)
- Markant højere brændstofpriser (17 %)

IDA, september 2007

Trængsel

Trængsel i trafikken

Undersøgelse blandt medlemmer af Ingeniørforeningens faglige selskaber: Vej & Byplanlægning og Byplan, Vej & Trafik. Undersøgelsens fokus er den stigende trængsel i trafikken på danske veje og baner.

I prioriteret rækkefølge bør følgende hensyn opprioriteres i udvikling af den fremtidige transportsektor. I parentes fremgår procent, som mener,

Roadpricing – danskernes holdning

forholdet skal opprioriteres: Trafiksikkerhed (97 %), Luftkvalitet i byerne (95 %), Klima hensyn (83 %), Fremkommelighed (76 %)

De adspurgte eksperter peger i prioriteret rækkefølge på følgende virkemidler, som svar på de fremtidige trafikale udfordringer. I parentes fremgår procentandel, som ”i høj grad” eller ”i nogen grad” mener, det pågældende initiativ er vigtigt at benytte i forbindelse med udvikling af fremtidens transportsektor.

- Udbygning og forbedring af den offentlige transport i form af større dækning, højere frekvens og kvalitet (91 %)
- Udbygning af den kollektive transport i byerne (91 %)
- Omlægning af registreringsafgifter, så de i højere grad tilskynder til indkøb af benzinøkonomiske biler (86 %)
- Øget forskning i og implementering af Intelligente Transportsystemer (ITS), der understøtter et bedre flow i privatbilisme og godstransport på motorveje, indfaldsveje og i byerne fx i form af bedre information til brugere og myndigheder før og under rejsen (83 %)
- Etablering af flere p-pladser ved bygrænserne, forbundet med offentlig transport (82 %)
- Aktiv by- og landplanlægning, der begrænser transportbehovet ved at lægge arbejdspladser og indkøbsmuligheder i nærheden af stationer og/eller i nærheden af større boligområder (81 %)
- Udbygning af det landsdækkende jernbanenet (80 %)
- Udbygning af cykelstinet i byer og på landet (78 %)
- Nedsatte priser på offentlig transport (71 %)
- Roadpricing i København (67 %)
- Udbygning med flere og bedre motorveje og større indfaldsveje til alle større byer (62 %)
- Udbygning med letbane i København (57 %)
- Udbygning med letbane i Århus, Odense og Aalborg (53 %)
- Roadpricing i alle større byer (44 %)
- Etablering af flere p-pladser i byerne (35 %)
- Afskaffelse af befodringsfradraget (34 %)
- Roadpricing i hele landet (21 %)

IDA, oktober 2006

De nyeste analyser er tilgængelige via www.ida.dk

Roadpricing – danskernes holdning

Kontakt

Spørgsmål til undersøgelsen kan rettes til konsulent Grit Munk telefon 3318 4654 eller presserådgiver Ulrik Frandsen telefon 3318 4657.

Metode

Undersøgelsen er gennemført for Ingeniørforeningen af Capacent Epinion blandt et repræsentativt udsnit af den voksne del af befolkningen. Der er indsamlet i alt 1.036 besvarelser. Besvarelserne er indsamlet i perioden 3. – 18. februar 2009 via Capacent Epinions web-panel.