

DN DEBATT REPLIKER

DN Debatt Replikor. "Låt tillgång och efterfrågan styra vägavgifterna"



PUBLICERAD 2020-01-30

REPLIK DN DEBATT 28/1. Med en i realtid samordnad information och dynamisk prissättning kan den stora lediga kapaciteten i trafiken tas tillvara så att köer och trängsel undviks, landsbygden kompenseras, trafikinformation och bekvämlighet förbättras och en klimatomställning successivt förstärkas, skriver forskaren Anders Gullberg.

UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX

Skaffa nyhetsbrev

DN:s klimatreporter Peter Alestig ger dig veckans viktigaste läsning om klimatkrisen – nyheter, granskningar, fördjupningar och intervjuer.

En vägs katt för personbilar, lanserad på DN Debatt av sju forskare kan bli första steget i det nytänkande som saknas. Tidigare föreslagna metoder, inriktade på fordon och bränslen, klarar inte klimatomställningen, den största och snabbaste målstyrda samhällsomvandlingen någonsin. I såväl en [ESO-rapport](#) som en [SNS-rapport](#) visas hur etappmålet för 2030 om en reduktion av utsläppen med 70 procent jämfört med 2010 överges. Mot denna allvarliga bakgrund är det uppseendeväckande att så få beaktar digitaliseringens möjligheter när lösningar diskuteras.

Det krävs en systemövergripande politik för hela sektorn. Att ta betalt för användningen av den fysiska infrastrukturen, så som föreslås, måste bli ett bärande inslag i en sådan politik. Offentlig sektor kan både täcka ett hotande skattebortfall vid den förestående elektrifieringen och leverera en mycket bättre tjänst till medborgarna och alla företag verksamma inom transportsektorn. Det senare genom en samordnad och dynamisk prissättning av vägarnas användning, baserad på efterfrågan. Så kan landsbygden ges en gynnsammare situation medan storstädernas trafikinfarkter kan lösas.

Metoderna finns redan utvecklade av företag som Uber på transportområdet och Google för sökningar på nätet.

Dessa digitala plattformar är fenomenala på att optimera sina system av användare och underleverantörer för ökade vinster och marknadsandelar. Dessvärre optimeras dessa tjänster inte för samhällsnyttan. Offentligt producerade infrastruktur tjänster ska i stället främja effektivitet, tillgänglighet, bekvämlighet, klimatpåverkan, lokal miljö, rättvisa och hälsa. I grund och botten handlar det om matchning mellan utbud och efterfrågan enligt samhällsnyttiga principer.

En sådan politik behöver omfatta all användning av den fysiska infrastrukturen och även den skattefinansierade kollektivtrafiken. Med en i realtid samordnad information och dynamisk prissättning [kan den stora lediga kapaciteten i sektorn tas tillvara](#), köer och trängsel undvikas, landsbygden kompenseras, trafikinformation och bekvämlighet förbättras och en klimatomställning successivt förstärkas. Trafikanternas beslutssituationer modifieras men inga pekpinningar delas ut. Trafikföretagen vinner på att bygga sin verksamhet på den förbättrade infrastrukturtjänsten.

Att införa vägskatt för personbilar kommer enligt forskarna att ta minst sju till åtta år. Vårt utvidgade förslag är möjligt att genomföra etappvis. Inom [projektet Predictive movement](#) har vi i liten skala och med stöd från Vinnova inlett ett sådant arbete i form av en digital plattform som samordnar resor och vägkapacitet – samt möjliggör dynamisk betalning utifrån efterfrågan.

I likhet med forskarna menar vi att ett ambitiöst utredningsarbete måste starta omgående. En särskilt svår nöt att knäcka är den omvandling av skatt till avgift som behövs för en smidig anpassning av pris till den ständigt föränderliga trafiken. Att finna former för ett operativt samarbete mellan stat, regioner och kommuner, de offentliga producenterna av transportsektorns bastjänster, kräver också nytänkande.

Ambitionsnivån i vårt förslag kan synas hög men bör ses mot bakgrund av att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter och ledande på att utveckla innovationer.

DN Debatt. 28 januari 2020

Debattartikel

Sju forskare presenterar förslag till vägskatt:

"Inför ny vägskatt baserad på körsträcka och var bilen kör"

Repliker

Claudio Skubla, förbundsdirektör, Svenska taxiförbundet:

"Morötter behövs för att fler ska välja bort privatbilen"

Charlie Magnusson, informationschef, Motorbranschens riksförbund (MRF):

"Skatten på elbilar måste bli mycket lägre"

Per Kågeson, fil dr i energi- och miljösystemanalys:

"Varför måste trafiken minska om den blir avgasfri och tyst?"

Anders Gullberg, docent verksam vid KTH och Urbancity:

"Låt tillgång och efterfrågan styra vägavgifterna"

Slutreplik från sju forskare:

"Vi har utgått från principer beslutade av riksdagen"

TEXT

Anders Gullberg, docent verksam vid KTH och Urbancity, initiativtagare till Predictive movement

<https://www.dn.se/debatt/repliker/lat-tillgang-och-efterfragan-styra-vagavgifterna/>

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt