

Resume

Klimaforandringer er nutidens helt store trussel, hvortil transportsektorens fortsat stigende udledning af drivhusgasser må regnes som medansvarlig. Med projektet har det derfor været ønsket, at fokusere på fremme af mere miljø- og klimavenlig transport gennem påvirkning af transportadfærd. Dette vil på kort sigt oftest vise sig i form af ændringer i afrejsetidspunktet, rutevalg, valg af transportmiddel såvel som nogle trafikanter helt undlader at gennemføre rejsen. I nærværende er det valgt at fokusere på skiftet mod øget brug af kollektiv transport, da den gennemsnitlige passager som benytter bus eller tog udleder mindre CO₂ end en bilist.

Påvirkning af transportadfærd- og mønstre kan forsøges håndteret gennem forskellige politiske tilgange, og problemformuleringen sigter mod besvarelse af, hvilke af disse trafikpolitiske styringsmidler, som har den største effekt. Et gennemført litteraturstudie har beskæftiget sig med mulige styringsmidler, hvor det politiske valg grundlæggende omhandler at gøre brug af afgifter, eller at yde eller tildele støtte. Her viste tidligere forskning og erfaringer, at virkemidler som betalingsringe, roadpricing samt øget parkeringsafgifter har haft større påvirkning af transportadfærd end tillokkende styringsmidler, som alene fokuserer på fremme af alternativerne. Til trods herfor viste en gennemgang af udgivet transporthandlingsplaner med et klima- og miljøfokus siden 1990, at den oftest valgte trafikpolitiske strategi har været brug af *gulerod* i form af tillokkende styringsmidler, hvor fremme af alternativerne til privatbilismen alene skulle føre til et frivilligt skift i transportadfærd. Det er imidlertid ikke sket, og vejtrafikken er blot fortsat med at stige, såvel som vejtransporten i 2017 udgjorde knap en tredjedel af Danmarks CO₂-udledning.

Problemstillingen er videre undersøgt gennem en spørgeskemaundersøgelse med omdrejningspunkt omkring en stated preference-undersøgelse. En indledende holdningsundersøgelse viste en stor interesse i klimadebatten, hvortil 80 pct. af respondenterne ønskede, at politikerne og Danmark som land gjorde en større indsats for at begrænse vores CO₂-udledning. Stated preference-spillet viste imidlertid, at det er ekstremt vanskeligt at påvirke transportadfærd, hvor reguleringer i form af bl.a. takstnedsættelser, reduceret rejsetid samt afgiftspålæggelser havde en begrænset påvirkning af respondenterne. Resultaterne viste dog at fremme af kollektiv transport havde en lidt større påvirkning, når dette kombineres med virkemidler som en betalingsring eller roadpricing, som direkte målrettes bilisternes kørsel. Med denne kombination blev en stor takstnedsættelse på den kollektive transport ligeledes det styringsmiddel, som havde den største påvirkning af bilisterne, som ellers havde udtrykt at økonomi har relativt lav betydning for valget af transportmiddel.