

Til beslutningsforslag nr. B 6. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 10. maj 2007

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang for Københavns og Århus Kommuner til at indføre trafikbetalingssystemer

[af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.]

1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 10. oktober 2006 og var til 1. behandling den 6. februar 2007. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 3 møder.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, S, DF og KF) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget har sympati for beslutningsforslaget. Der skal gøres noget ved trafikproblemerne i de danske storbyer.

Det er en forudsætning for at få løst trafikproblemerne i storbyerne, at den kollektive trafik udbygges, sådan som det bl.a. sker med metroen og Metrocityringen.

Beslutningsforslaget indebærer, at pengene, der kommer ind ved den foreslåede betalingsring, skal tilfalde de pågældende to kommuner, Københavns Kommune og Århus Kommune. Det er for snævert. For det, der er brug for, er jo ikke, at pengene skal bruges i disse kommuner. Ideen skulle i givet fald være, at pengene skulle bruges til, at borgere udefra, pendlerne, kunne transportere sig ind, og at pengene derfor skulle

bruges til at udbygge den kollektive trafik over kommunegrænserne.

Det skal endvidere bemærkes, at afstemningen om forsøget med en betalingsring i Stockholm viste, at der i selve Stockholm kommune var et flertal på 52 pct. for og 46 pct. imod. Til gengæld var der i Stockholms Län kun 41 pct., der stemte for, og 59 pct., der stemte imod. En betalingsring er derfor ikke et entydigt borgerønske.

Det Økonomiske Råds formandskab opgør i sin redegørelse fra juni 2006 de annualiserede drifts- og investeringsomkostninger for én betalingsring til 210 mio. kr. pr. år og for roadpricing til 510 mio. kr. pr. år. Derfor har SF selvfølgelig begrænset sig til bare at se på to kommuner i sit forslag. Men der er også problemer i andre kommuner, og hvis bare tre kommuner ønsker en betalingsring, vil den samlede etableringsudgift være 630 mio. kr. eller mere end udgiften til roadpricing.

Socialdemokratiet mener, at roadpricing er den rigtige løsning på de udfordringer og de problemer, storbyerne står over for. Her vil man kunne differentiere betalingen afhængigt af, hvilken vej der køres ind, så man kan få den optimale udnyttelse af vejkapaciteten. Man vil også kunne differentiere betalingen efter, hvilket tidspunkt der køres ind på, så en del af trafikken kan blive fordelt til mere trafiksvage tidspunkter. På den måde vil roadpricing sikre en bedre kapacitetsudnyttelse, jf. i øvrigt beslutningsfor-

Bet. o. f. t. beslutn. vedr. trafikbetalingsystemer

slag B 85 om indførelse af vejbenyttelsesafgift (roadpricing) for lastbiler.

Hertil kommer, at en betalingsring vil være i strid med det socialdemokratiske skattestop.

Socialdemokratiet kan derfor ikke støtte beslutningsforslag B 6.

Et *mindretal* i udvalget (RV, SF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at den nylig offentliggjorte opdaterede version af Ørestadstrafikmodellen, version OTM 5.0, viser, at der i 2015 vil ske en forøgelse af biltrafikken i hovedstadsregionen med ca. 15 pct. i forhold til i dag. Det fremgår også af det pågældende notat, at alle andre trafikformer vil gå tilsvarende tilbage; det gælder også gang og cykling.

Dette skyldes, at det i de senere år er blevet markant lettere og billigere at være bilist, og at et stigende antal trafikanter satser på »først mig selv«-løsninger.

Til trods for, at der i disse år sker en voldsom udbygning af motorvejene i hovedstadsregionen, og at der anlægges nye veje, står vi med en planlægning, der helt sikkert vil føre hen mod det programmerede trafikale sammenbrud.

Enhedslisten hilser derfor dette beslutningsforslag velkomment. For man bliver nødt til at spørge sig selv: Hvor mange biler er der plads til i København og i Århus? Hvor lange køer skal vi have i og uden for myldretiden? Hvor meget mere forurening skal vi have i de større byer, før flertallet i dette Folketing mener, at det vil være en god idé at indføre et trafikbetalingsystem? Og hvor mange klimaskadelige stoffer vil vi lukke ud i atmosfæren blot for at bevare illusionen om mobilitetens velsignelser?

De trafikale trængsler i de store byer skal stoppes, og som det er blevet fremhævet af forslagsstillerne, er de mange biler en alvorlig trussel mod miljøet og mod det almindelige byliv, der har stedse sværere ved at udfolde sig. Den eksplosivt voksende bilisme truer byens sociale liv og det i en sådan grad, at mange flygter ud til de grønne forstæder, men efterlader jobbet inde i byen. Og så er vi lige vidt, for hver morgen sætter bilistpendlerne sig atter ind i hver sin trekvarttomme bil og triller ind for at forurene den by, de lige har forladt. Det er dette absurde pendlercirkus, forslaget søger at tage hånd om.

Ganske vist er der nedsat en Infrastrukturkommission, der har til opgave »at analysere de fremtidige infrastrukturbehov på transportområdet og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen«. Alene formuleringen tyder på, at det godt kan vare længe, før vi ser noget fra kommissionens hånd, der kan bruges i forbindelse med de trængselsproblemer, der er i de større bysamfund og på mange indfaldsveje.

Heller ikke den citymetro, der nu skal anlægges, vil kunne hjælpe på det nuværende kaos. Og kan vi vente med at gøre noget ved den igangværende trafikophobning, til citymetroen står færdig i 2015 eller senere? Rent bortset fra, at en citymetro ikke fjerner ret mange af de biler, der til den tid vil køre rundt i gaderne i København.

Tiden arbejder for bompengene. Befolkningen i København er positivt indstillet, som det fremgår af gallupundersøgelser, der fortæller, at to ud af tre københavnere ønsker bompenge indført.

Forslagsstillerne har flere referencer til de gode erfaringer, der er gjort med bompenge i London, Oslo og Stockholm. Enhedslisten kan supplere med Singapore, hvor myldretidstrafikken faldt med ca. 75 pct., da man indførte bompenge.

Herhjemme anbefaler regeringens vismænd, at der indføres bompenge, og de bakkes op af ledende trafikforskere. Det er positivt, at også vismændene har øje for, at samfundets dynamik vil blive kvalt, når trafikken sander til og folk hverken kan komme frem eller tilbage, og det uanset om de sidder i en bil eller i en bus.

Trængselsproblemerne er så alvorlige, at det ikke kun er København og Århus, der skal have hjemmel til at indføre betalingsordninger. Enhedslisten mener, at denne mulighed skal gives til alle landets kommuner, således at indførelse af bompenge fremover må bero på et lokalt skøn.

Med hensyn til diskussionen om, hvad prove-nuet skal bruges til, mener EL, at det skal øremærkes til gavn for det trafikale miljø og trafik-sikkerheden, til udbygning af den kollektive trafik og til bedre forhold for gående og cyklister – tiltag, der vil gavne alle trafikanter, også bilisterne.

Det gælder om at komme i gang, og her er bompenge det hurtige og nemme system, der ikke kræver de store investeringer og tekniske

forberedelser. Bompengene er kun første skridt. Det næste skridt består i at indføre det mere retfærdige roadpricing, hvor alle betaler for den strækning de tilbagelægger, mens bompengene lader dem, der bor inden for bompengeringen, køre gratis.

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqtigiit var på tidspunktet for be-

tænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfm. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqtigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	16	Inuit Ataqtigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	3

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende B 6**

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
2	Bilag og besvarelser fra tidligere behandlinger af beslutningsforslag om trafikbetalingsystemer
3	Tidspunkt for betækningsafgivelse
4	1. udkast til betænkning
5	2. udkast til betænkning
6	3. udkast til betænkning