

Fremsat den 10. oktober 2006 af Poul Henrik Hedeboe (SF), Steen Gade (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF), Morten Homann (SF) og Ole Sohn (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om kommunal adgang for Københavns og Århus Kommuner til at indføre trafikbetalingsystemer

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte et lovforslag, som giver kommunerne København og Århus hjemmel til at indføre betalings-systemer til regulering af trafik og fremme af miljøsyn. Det forudsættes, at provenuet fra

sådanne ordninger skal anvendes til fremme af diverse trafiksystemer.

Hjemmelen foreslås ophævet i forbindelse med en fremtidig forventet indførelse af et road-pricing system for hele Danmark.

Bemærkninger til forslaget

Forslaget er, med en række ændringer, en genfremsettelse af beslutningsforslag nr. B 2 fra folketingsåret 2005-06.

I forhold til B 2 fra forrige folketingsår er beslutningsforslaget ændret fra at give alle kommuner adgang til at indføre trafikbetalingsystemer til kun at omfatte adgang for Københavns og Århus Kommuner til at indføre trafikbetalingsystemer. Hermed tager forslagsstillerne højde for noget af den kritik, der blev fremført mod B 2 imod de potentielt store etableringsomkostninger ved anlæg af betalingsringe/bompenge, som ville komme, hvis f.eks. de 6 største byer i Danmark ville gøre brug af adgangen.

Desuden foreslås det i nærværende beslutningsforslag, at hjemmelen bortfalder, når/hvis der indføres et generelt roadpricingssystem i Danmark, hvilket er medtaget for at understrege, at forslagsstillerne ser roadpricing som fremtidens trafikreguleringssystem med principielt samme funktion som bompenge. Roadpricing er imidlertid formentlig først udviklet til praktisk realistisk brug om 6-7 år.

Dette beslutningsforslag beskæftiger sig således trængselsmæssigt med Danmarks to mest belastede byområder, som efter forslagsstillernes mening ikke kan vente på en landsdækkende trængselsregulering i form af roadpricing.

Siden fremsættelsen af B 2 i forrige folketingsår er der også kommet en række undersøgelser og forsøgs-evalueringer, som af forslagsstillerne forventes at have aktualiseret debatten om bompenge betydeligt.

Stockholms forsøg med bompenge er blevet afsluttet og vurderet med et meget positivt resultat til følge, som da også har medført, at der i Stockholm er et folkeflertal for en videreførelse af forsøget. Se <http://www.stockholmsforsoket.se/>.

Londons bompengeordning er så stor en succes, at det dækkede område nu skal udvides, se <http://www.cclondon.com/>.

Det blev tidligt klart, at Londons transporterhverv vandt på bompengeordningen, da betalingen mere end opvejede den sparede tid.

De øvrige erhverv beliggende inden for Londons betalingszone havde ved etableringen en mindre tilbagegang, som nu er vendt, således at erhvervsudviklingen inden for zonen er på højde med udviklingen udenfor. Se <http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/pdfs/FourthAnnualReportFinal.pdf>.

Den seneste vismandsrapport <http://www.dors.dk/rapp/f06/kap3.pdf> beskæftigede sig også med bompenge-problematikken og vurderede, at det national-økonomisk er en god ide at indføre en betalingsring i København.

Endvidere er Center for Trafik og Transport på DTU kommet med en række fremtidsscenarier for transport i Danmark. Heraf fremgår det, »at dansk trafik styrer direkte mod et sammenbrud« i form af trængsels- og miljøgener, hvis vi ikke drastisk ændrer trafikpolitik.

Generelle bemærkninger

Trængselsproblemerne med alt for mange biler i de store byer skal stoppes. Specielt København og Århus er hårdt plaget af trafik. Biltrafikken er alene siden 1990 vokset med over 30 pct. (Kilde: Vejdirektoratets hjemmeside www.vd.dk). Luften forurenes dagligt med kulilte, kvælstofilter, kulbrinter, ozon, partikler og benzen, stoffer som tilsammen er giftige og allergi- og kræftfremkaldende medfører for tidlige dødsfald, hjerte-kar-sygdomme og luftvejslidelser. Desuden medfører både den sundhedsskadelige luftforurening i byerne og de hastigt voksende køproblemer flere hundredetusinde dage med tabt arbejdsfortjeneste pga. flere sygedage og ringere produktivitet. Samtidig er mange boliger plaget af støj fra biltrafik.

Trafikken er ikke kun et miljø- og sundhedsproblem. Den er også blevet et problem for trafikanterne selv. De daglige lange køer på indfaldsvejene til de største byer viser, at vejene og det øvrige trafiksystem ikke kan bære de store mængder biltrafik. Trafikministeriets »projekt trængsel« viser således, at trafikanterne i hovedstadsområdet dagligt spiller 100.000 timer på vejnettet på grund af trængsel.

I det scenario, som Center for Trafik og Transport på DTU for nylig har lavet som en fremskrivning af den nuværende trafikpolitik, fremgår det, at trængsel om 25 år vil koste samfundet 30 mia. kr. om året, og her vil hovedstadsområdet alene tegne sig for halvdelen af beløbet. Denne udvikling svarer til en tredobling af det nuværende niveau.

Bilerne optager stadig mere og mere plads i byernes rum, hvor gader, veje, pladser og gårdrum ellers kunne have været brugt til kollektiv trafik, cykelstier, legepladser og friarealer.

Det er ikke kun et dansk fænomen. Over hele Europa er de store byer ved at sande til i trafik, og derfor finder man det flere og flere steder nødvendigt at indføre forskellige løsninger på trængselsproblemerne.

Forholdene er naturligvis forskellige fra by til by, og derfor er der også brug for forskellige løsninger. Andre steder – bl.a. i Stockholm og London – har man indført trængselsafgifter med stor succes. Efter at Stockholm indførte trængselsafgifter fra nytår, er antallet af biler faldet med 20 pct. i dele af Stockholm.

Styrken ved at benytte vejafgifter som supplement til andre foranstaltninger til at nedbringe trafikken er, at der gives et ekstra incitament til, at de, der har mindst behov for bilen, kan fravælge denne, hvorved de, der har mest brug for den, sammen med f.eks. bus-

ser, kommer lettere og hurtigere frem. Samtidig er det netop i de store byer, at der er et reelt alternativ til bilkørsel i form af et velfungerende kollektivt trafiksystem, og mange ture er korte, hvorved cyklen er et effektivt og billigt alternativ. Yderligere kan provenuet fra betalingsringen anvendes til at finansiere en udbygning af den kollektive trafik, når denne ikke fungerer optimalt.

Det er i denne forbindelse ikke hensigten med beslutningsforslaget blot at skaffe ekstra provenu til kommunekasserne, der med regeringens økonomiske politik er meget slunkne. Derfor indeholder forslaget en målretning af, hvorledes provenuet fra trængselsafgifter kan anvendes.

Det forudsættes således, at provenuet bruges til at finansiere anlægs- og driftsudgifter i forbindelse med trafik anlæg som veje, baner, cykelfaciliteter og lign. Provenuet kan ligeledes anvendes til at finansiere drift af kollektiv trafik, da det i storbyerne oftest er den mest effektive måde af løse trængselsproblemerne på, hvis man kan øge kapaciteten i den kollektive trafik og gøre den tilstrækkelig attraktiv.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der med fordel kan etableres betalingsystemer i København og Århus.

Skriftlig fremsættelse

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

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

(Beslutningsforslag nr. B 6).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Rettelsesliste

Tillæg A Folketingsåret 2006-07

Omtryk

- Side 2251** **Beslutningsforslag B 24**
(Præcisering af oversættelse af engelske passager)
- Side 2300** **Skriftlig fremsættelse L 65**
(Ændret titel)
- Side 2448** **Beslutningsforslag B 34**
(Bilag til bemærkninger)
- Side 5154** **Beslutningsforslag B 93**
(Ny ordfører)
- Side 6992** **Lovforslag L 199**
(Ny version)
- Side 7309** **Beslutningsforslag B 128**
(Ny forslagsstiller SF)

Rettelser uden omtryk

- Side 223** **Skriftlig fremsættelse L 13**
(Dato ændret)
- Side 2622** **Lovforslag L 76**
(Fungerende minister)
- Side 2640** **Skriftlig fremsættelse L 76**
(Fungerende minister)
- Side 2757** **Skriftlig fremsættelse L 77**
(Fungerende minister)
- Side 3183** **Skriftlig fremsættelse L 97**
(Tekstrettelser)

