

Beslutningsforslag nr. B 12. Fremsat den 11. oktober 2007 af Poul Henrik Hedeboe (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF), Morten Homann (SF), Kamal Qureshi (SF) og Ole Sohn (SF)

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingssystemer

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte et lovforslag, som giver kommunerne hjemmel til at indføre betalingssystemer til regulering af trafik og fremme af miljøhensyn. Det forudsættes, at provenuet fra sådanne ordninger skal anvendes til fremme af billigere og bedre kollektiv trafik.

Hjemmelen foreslås ophævet i forbindelse med en fremtidig forventet indførelse af generelle vejafgifter/roadpricing gældende for hele Danmark.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er med en række ændringer en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 6 fra folketingsåret 2006-07, tillæg A side 7960, og beslutningsforslag nr. B 4 fra folketingsåret 2005-06, tillæg A side 763.

Efter Folketingets Trafikudvalgs tur til Holland i september 2007 blev det klart, at der vil gå endnu en årrække, før det er realistisk at indføre generelle vejbetalingssystemer i form af roadpricing gældende for hele landet.

Den hollandske regering er meget ambitiøs på området, men kan alligevel se frem til tidligst at kunne tage et første lille skridt for indførelse af roadpricing i 2011, hvilket betyder, at fuld implementering ligger yderligere 3-4 år fremme i tiden.

En dansk regering med ambition om at indføre roadpricing vil utvivlsomt være underlagt samme tids-skema.

Det betyder, at de bompengoordninger, der foreslås indført i 2008, mindst vil have 6-7 år at virke i (men formentlig snarere 10 år), før hjemmelen bortfalder ved en eventuel indførelse af et generelt roadpricing-system i Danmark.

På baggrund af den fortsatte stigning i biltrafikken og de heraf afledte meget store problemer omkring trængsel og klima- og miljøpåvirkning, er det helt uansvarligt ikke at åbne op for at bruge trafikstyringsredskabet bompenge i Danmark i lighed med landene omkring os.

Dette forslag giver kommunerne en generel hjemmel, men i første omgang forestiller forslagsstillerne sig, at det er Danmarks to mest belastede byområder, København og Århus, der benytter hjemmelen. Her er det mest oplagt, at man efter forslagsstillernes mening ikke kan vente på en landsdækkende trængselsregulering i form af roadpricing.

Et praktisk eksempel på indførelse af bompenge kunne være følgende:

En betalingsring omkring København med en betaling på 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden vil indbringe indtægter på omkring 2,7 mia. kr. om året, mens omkostningerne – drift, renter og af-

skrivninger – udgør knap 250 mio. kr. Der vil dermed være et årligt overskud på omkring 2,5 mia. kr., som ifølge forslagsstillerne skal anvendes til billigere og bedre kollektiv trafik. Tallene stammer fra Det Økonomiske Råd: »Dansk økonomi, forår 2006«, og er opregnet til 2007-niveau ved, at der er lagt 16 pct. oveni.

Præcis hvordan pengene skal anvendes, skal afgøres lokalt. Det afhænger af, hvilke investeringer i jernbanen staten vælger at gennemføre og betale for. I det følgende er det beregningsmæssigt forudsat, at investeringer i jernbane og S-tog betales af staten, mens letbaner, busser m.v. betales af bompengene.

Forslagsstillerne vil arbejde for en løsning i retning af, at ca. 350 mio. kr. anvendes til at gøre den kollektive trafik i hovedstadsområdet billigere. Set i sammenhæng med SF's forslag om at give et generelt statstilskud til at nedsætte taksterne med 30 pct. vil det betyde næsten en halvering af prisen i og omkring betalingsringen. Prisen på en billet til Københavns busser vil falde til 10 kroner (2 zoner). Da bilkørsel ind i byen samtidig bliver væsentlig dyrere, vil det for alvor bidrage til at rykke balancen til fordel for den kollektive trafik.

Tilbage er ca. 21,5 mia. kr. til yderligere investeringer set over en tiårig periode. Det vil gøre det muligt f.eks. at gennemføre alle følgende investeringer:

- Et finmasket net af letbaner, som hurtigt og bekvemt transporterer folk fra bolig- og erhvervsområder til en station i byområder, der ikke betjenes af metro og S-tog. Der vil være penge nok til letbaner til Brønshøj, Nordhavn (f.eks. fra Vesterbro via Blågårdsgade og Blegdamsvej), Holmen og Sydhavn, en tværgående bane fra Rådhuspladsen over Nørreport og Tagensvej til Rigshospitalet med tilslutning til Metrocityringen og letbaner i flere radiale indfaldsveje som f.eks. brogaderne.
- En ydre ringbane Ishøj-Glostrup-Ballerup-Lyngby etableret som letbane, der skal reducere den tværgående biltrafik i hovedstadsregionen, og som samtidig i et vist omfang kan aflaste den kollektive trafik i City. F.eks. vil man kunne rejse med bane fra Køge til Hillerød uden om byen.

- Flere Parkér & Rejs-anlæg ved togstationer uden for byen. Her skal både byens borgere og pendlere trykt kunne parkere deres bil, mens de tager toget ind til byen. En bekvem kombination af bil og tog vil være konkurrencedygtig i forhold til at køre hele vejen i bil, når der skal betales bompunge.
- Hurtige busforbindelser i tætte byområder, hvor der ikke er gode baneforbindelser. Busbaner og særlig lysregulering for busser skal sikre, at busserne kan komme hurtigt frem uden at blive forsinket af biltrafikken.
- Når Metrocityringen står færdig i 2017, kan fremtidige indtægter fra bompunge eventuelt bidrage til at finansiere yderligere metro.

For Århus findes der ikke tilsvarende tal, men også her vil bompunge give mulighed for et markant løft af den kollektive trafik.

Der er en række undersøgelser, forsøgs-evalueringer og praktiske indførelser af bompunge, som efter forslagsstillernes mening fortsat aktualiserer debatten om bompunge betydeligt.

Stockholms forsøg med bompunge er blevet afsluttet og vurderet med et meget positivt resultat til følge, som da også har medført, at bompunge efterfølgende er blevet indført i Stockholm. Se <http://www.stockholmsforsoket.se/>

Londons bompungeordning 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 bompungeordningen, 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 sidste nyhed på området er, at også New Yorks bystyre vil indføre bompunge i dele af byen.

Den seneste vismandsrapport, <http://www.dors.dk/rapp/f06/kap3.pdf>, beskæftigede sig også med bompungeproblematikken og vurderede, at det nationaløkonomisk er en god idé at indføre en betalingsring i København.

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

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, kvælstof, kulbrinter, ozon, partikler og benzen – stoffer, som tilsammen er giftige og allergi- og kræftfremkaldende og medfører for tidlige dødsfald, hjerte-kar-sygdomme og luftvejslidelser. Desuden medfører både den sundhedsskadelige luftforurening i byerne og de hastigt voksende køproblemer flere hundrede tusinde dage med tabt arbejdsfortjeneste på grund af 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. Transport- og Energiministeriets Projekt Trængsel, hvis resumérapport fra 2004 kan findes på Transport- og Energiministeriets hjemmeside, www.trm.dk, viser således, at trafikanterne i hovedstadsområdet dagligt spiller 100.000 timer på vejnettet på grund af trængsel.

Af 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 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. busser kommer lettere og hurtigere frem. Samtidig er det

netop i de store byer, 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, hvor denne ikke fungerer optimalt.

Det er derimod ikke hensigten med beslutningsforslaget blot at skaffe et ekstra provenu til kommunekasserne, som med regeringens økonomiske politik er meget slunkne. Derfor indeholder forslaget en målret-

ning 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 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.

Skriftlig fremsættelse

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingssystemer.

(Beslutningsforslag nr. B 12).

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