

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 roadpricingsystem 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 fremtidsscenerier 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.