

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en meget revideret genfremsættelse af beslutningsforslag B 12 fra folketingsåret 2007-08, 1. samling, jf. Folketingstidende 2007-08, 1. samling, tillæg A side 1077.

Med en betalingsring bliver langt de fleste trafikanter bedre stillet end før. De bilister, der vælger fortsat at køre i bil, kommer til at betale en afgift, men kommer til gengæld hurtigere frem. De bilister, der vælger f.eks. at bruge en af de nye letbaner, vil nyde godt af et godt kollektivt trafiktilbud, og det samme gælder alle de mennesker, der allerede i dag bruger den kollektive trafik, der i mange tilfælde vil blive hurtigere, hyppige og mere bekvem. Endelig vil det for cyklister være en fordel, at der er færre biler i byen.

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. Næsten 4.000 mennesker dør hvert år af luftforurening fra trafikken, og en betydelig del af dem dør, fordi de færdes i de store byer, hvor forureningen er værst. Desuden medfører både den sundhedsskadelige luftforurening i byerne og de hastigt voksende trængselsproblemer flere hundrede tusinde dage med tabt arbejdsfortjeneste på grund af flere sygedage og ringere produktivitet. Samtidig er mange boliger plaget af støj fra biltrafik.

CO₂-udslippet fra trafikken er samtidig stigende og betyder, at Danmarks samlede CO₂-udslip igen er begyndt at vokse. Netop i de store byer er der mulighed for at få folk til at lade bilen stå og tage den kollektive trafik, hvis man gør bilen dyrere, den kollektive trafik billigere og udbygger den kollektive trafik. Dermed opnås et bidrag til den CO₂-reduktion, som Danmark er forpligtet til at opnå.

Trafikken er langtfra 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. Transportministeriets »Projekt Trængsel«, hvis resumérapport fra 2004 kan findes på Transportministeriets hjemme-

side (www.trm.dk), viser således, at trafikanterne i hovedstadsområdet dagligt spilder 100.000 timer på vejnettet på grund af trængsel. Det svarer til ca. 14.000 heltidsstillinger – men der findes også andre tal, der anslår, at spildet af arbejdstimer er på op til 35.000 heltidsstillinger.

Af det scenario, som DTU Transport (www.dtf.dtu.dk) for nylig har udarbejdet 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.

Generelle vejafgifter er løsningen på lang sigt. Der er ingen tvivl om, at det på lang sigt er både rigtigt og nødvendigt at indføre generelle vejafgifter – roadpricing – i Danmark, men at det ikke bør forhindre, at der allerede nu bliver etableret betalingsringe om de store byer.

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 til indførelse af roadpricing i 2011, hvilket betyder, at fuld implementering ligger yderligere 3-4 år fremme i tiden.