

En dansk regering, der havde ambition om at indføre roadpricing, ville utvivlsomt være underlagt samme tidsskema.

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

#### *Brug for bompenge nu*

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 vejafgifter i form af bompenge eller lignende i Danmark, i lighed med hvad der sker i landene omkring os.

Flere medlemmer af regeringens Infrastrukturkommission og senest også OECD har anbefalet vejafgifter som et helt nødvendigt middel til at begrænse væksten i biltrafikken og trængselsproblemerne.

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 ikke bør vente på en landsdækkende vejafgift i form af roadpricing.

Forslagsstillerne lægger vægt på, at provenuet fra vejafgifter anvendes til bedre og billigere kollektiv trafik samt til fremme af cyklismen. Inden for denne ramme er det op til lokale og regionale myndigheder at træffe beslutning om den præcise brug af pengene.

Trafikudvalget så på sin nylig afholdte studietur i Singapore, hvordan bompenge kan fungere. Et element, som vil være relevant at overføre til en dansk model, er systemets gennemsigtighed i forhold til prisniveau og forbrug, som ud over det økonomiske incitament kan bidrage til at påvirke bilisternes adfærd. Hver gang en bilist vælger at køre ind i et område med trængselsafgift, kan vedkommende på opstillede displays se prisniveauet, som justeres efter trængselsniveauet. Så snart bilen krydser overgangen, kan bilisten yderligere se på et display i forruden, hvor mange penge der trækkes af vedkommendes »bompengekonto«.

#### *Betalingsring om København - hvad kan pengene bruges til?*

Som et eksempel på, hvor mange penge en betalingsring kan indbringe, og hvad man kunne forestille sig disse penge brugt til, har forslagsstillerne taget udgangspunkt i en analyse fra Det Økonomiske Råd i Dansk Økonomi, forår 2006 (<http://www.dors.dk/>

sw3279.asp), hvor rådet har analyseret en betalingsring om København kommune, der cirka følger kommunegrænsen (og derfor også omfatter Frederiksberg Kommune), og hvor taksten er fastsat til 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden.

Det vil indbringe indtægter på omkring 2,7 mia. kr. om året, mens omkostningerne – drift, renter og afskrivninger – udgør knap 250 mio. kr. Der vil dermed være et årligt overskud på omkring 2,5 mia. kr., som altså skal anvendes til billigere og bedre kollektiv trafik. (Tallene stammer fra Det Økonomiske Råd: Dansk Økonomi, forår 2006, og er opregnet til 2008-niveau ved, at der er lagt 16 pct. oveni, hvilket formentlig undervurderer provenuet lidt i betragtning af trafikvæksten).

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

Man kunne tænke sig, at der anvendes ca. 350 mio. kr. til at gøre den kollektive trafik i hovedstadsområdet billigere. Det vil betyde en takstreduktion på ca. 20 pct. Da bilkørsel ind i byen samtidig bliver væsentlig dyrere, vil det for alvor bidrage til at rykke balancen til fordel for den kollektive trafik. Set i sammenhæng med SF's forslag om et generelt taksttilskud til den kollektive trafik vil det betyde, at en busbillet vil komme ned på 10 kr. (laveste takst svarende til to zoner i hovedstadsområdet).

Tilbage er ca. 21,5 mia. kr. til yderligere investeringer set over en 10-årig 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-DTU etableret som letbane, der skal reducere den tværgående biltrafik i hovedstadsregionen, og som samtidig i et vist omfang kan aflaste den kollektive trafik i Københavns 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