

trygt 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 bompenge.

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.

Som nævnt er dette kun et eksempel, men det viser, at man kan få et markant løft af den kollektive trafik finansieret af provenuet fra en betalingsring om København. Omvendt er det svært at forestille sig penge til et sådant løft, uden at der skabes en ny indtægtskilde.

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

Baggrundsoplysninger

Der er en række undersøgelser, forsøgsvalueringer og erfaringer fra udlandet, som generelt understøtter argumenterne for at etablere bompenge:

Stockholms forsøg med bompenge er blevet afsluttet og vurderet med et meget positivt resultat til følge, som da også har medført, at bompenge efterfølgende er blevet indført i Stockholm, og der kan læses mere herom på disse netsteder:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/841/88877_forsoket_med_trangselskatt_i_stockholm_3_januari_till_31_juli_2006.pdf
og <http://www.vv.se/>

Londons bompengeordning er så stor en succes, at det dækkede område nu skal udvides. Der kan læses mere på <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/6723.aspx>. 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, jf. <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/FourthAnnualReportFinal.pdf>

New Yorks bystyre vil nu også indføre bompenge i dele af byen.

Vismandsrapportten fra foråret 2006 beskæftigede sig også med bompengeproblematikken og vurderede, at det samfundsøkonomisk er en god idé at indføre en betalingsring i København, jf.

http://www.dors.dk/graphics/Synkron-Library/Publikationer/Rapporter/For%20E5r_2006/kap3.pdf

Endvidere er DTU Transport 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. Man kan læse mere på <http://www.dtf.dtu.dk/>

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., som man kan finde oplysninger på [Vejdirektoratets hjemmeside www.vd.dk.](http://www.vd.dk/)

Skriftlig fremsættelse

Pia Olsen Dyhr (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre afgift på kørsel på vejnettet (betalingsring m.v.).

(Beslutningsforslag nr. B 116).

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