

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

En hovedårsag til byernes miljøproblemer er bilismen. Luftforurening og støj er åbenbare skadevirkninger – derudover præges hele byens liv negativt, hvis bilismen dominerer trafikken. Andre trafikantgrupper tvinges til at indrette deres færden efter bilismen – ofte med store omkostninger for deres tryghed, sikkerhed og fremkommelighed. Får bilismen lov til at fortsætte uhæmmet, vil disse skadevirkninger tage til, og dette vil sandsynligvis ske, hvis man ikke gør et eller andet effektivt og målrettet for at gribe ind. SF hverken kan eller vil forbyde bilkørsel i byerne, men vi vil prøve at begrænse den til de trafikantopgaver, der vanskeligt lader sig klare på anden vis.

Oplysninger og anbefalinger har hidtil været de eneste virkemidler, der har været forsøgt ud over traditionelle trafikreguleringer. Eksempelvis har man i hovedstaden indført smogalarmen. Men hvor sigtet kunne have været en opfordring til folk om ikke at benytte bil, når smogkoncentrationen var høj, er realiteten, at udsatte grupper opfordres til at blive hjemme. Kun de er nemlig klar over, hvilke uhyrligheder der gemmer sig bag »over middel«. Den øvrige del af befolkningen lever (og dør) med den stigende luftforurening. Når virkningen af forureningen tydeligt ses på bygningsværker og planter, skal der ikke meget fantasi til at forestille sig, hvordan mennesker kommer til at se ud indeni. Trafikstøj er en alt for ofte overset plage – selv om de alvorlige skadevirkninger heraf er kendte. Men fordi bilismen i høj grad er blevet forbundet med vores forestillinger om vækst og driftighed, kommer vi til at affinde os med alle skadevirkningerne, som om de var uomgængelige nødvendigheder.

At det ikke behøver at være sådan, er imidlertid gået op for flere og flere. Rundt om i verden har man forsøgt sig med forskellige indgreb, hvoraf indførelsen af en såkaldt betalingsring, hvor man ved indkørselsvejene til storbyernes centrum opstiller porte, der i bestemte tidsrum kun kan passeres, hvis man betaler en afgift (registrering kan ske elektronisk, så bilen ikke behøver at standse), har vist sig at være et af de mest virkningsfulde.

Det bedst kendte eksempel er betalingsringen omkring Singapore, der blev etableret allerede i 1975. Virkningen af dette tiltag har været genstand for en række undersøgelser, bl.a. fra Verdensbankens side. Resultatet af disse viser, at der er generel enighed om, at Singapore er blevet en bedre by at færdes i. Enigheden omfatter også de bilister, der nu er ramt af afgiften.

I øvrigt konkluderer rapporten følgende:

- prisen bør hellere sættes for højt end for lavt af hensyn til chokeffekten, der får folk til at overveje deres rejsevaner,
- der bør vælges et simpelt prissystem,
- der må ligge en samlet planlægning til grund for systemet, og systemet må drives effektivt,
- der må være klare regler for kontrol, og
- der må være god/udvidet adgang til kollektiv trafik.

Betalingsringen kendes også i Bergen. Her har formålet primært været at skaffe penge til vejbyggeriet, hvorfor betalingen er sat lavt, så den ingen begrænsende virkning har. Imidlertid arbejder man nu andre steder i Norge (f.eks. Oslo) med en betalingsring, der ud over den fiskale effekt også skal have en begrænsende virkning.

Hensigten med det forslag, SF her fremsætter, er primært at begrænse biltrafikken til bycentrene. Derfor skal de afgifter, der opkræves, have denne virkning og provenuet bruges til at forbedre den kollektive trafik. Endemålet er, at betalingsringen overflødiggør sig selv.

Lovforslaget er i øvrigt en genfremsættelse af et tilsvarende lovforslag fremsat af SF i folketingsåret 1988-89, jf. Folketingstidende 1988-89, forhandlingerne sp. 6247 og sp. 7726 samt tillæg A sp. 4771.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Da der ifølge Justitsministeriet i dag ikke findes hjemmel for kommunalbestyrelserne til at opkræve miljøafgift på bilkørsel til bycentre, er det hensigten