

sterne har start eller mål eller begge dele i byområdet. Foranstaltninger eller indgreb, der retter sig mod den gennemkørende trafik alene, vil derfor kun – alt andet lige – få begrænset virkning for det lokale miljø. Når det er sagt, er den problemkreds, som forslagsstillerne nævner, naturligvis også en del af de virkemidler til at regulere biltrafikken, som både denne og – skal jeg da også retfærdigvis sige – tidligere regeringer har interesseret sig for.

Dette er bl.a. kommet til udtryk i Tingvadudvalgets rapport fra 1988, Transporthandlingsplan fra 1990, Øresundsudvalgets rapport fra 1991, »Trafik 2005« fra 1993, »Natur- og miljøpolitisk redegørelse 1995« samt senest »Energi 21« og handlingsplanen for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip, som regeringen for nylig har redegjort for her i salen.

Det er principielt min holdning, at hvis sådanne virkemidler skal tages i brug i danske byområder, skal det være på baggrund af et lokalt velfunderet ønske, og jeg fornemmer, at det er den samme holdning, der ligger bag forslagsstillerens beslutningsforslag.

Betalingsordninger til brug i kommunernes trafikplanlægning eksisterer allerede i dag i form af parkeringsafgifter. Afgifter for parkering på offentlig vej kan anvendes som et middel til regulering af pladsernes anvendelse og eventuelt til styring af den totale biltilstrømning til bymidten. Parkeringsafgifter kan opkræves efter to principielt forskellige systemer, nemlig enten ved indførelse af parkeringszoner eller ved afgiftsopkrævning på enkelte pladser; begge dele bliver som bekendt benyttet i mange danske byer.

De fire største byer er blandt dem, der har valgt at opkræve afgifter efter parkeringszoner, mens andre har valgt at lade parkeringsafgifter på enkelte pladser supplere de tidsbegrænsninger for parkering, som kommunerne også har mulighed for at gøre brug af i trafikplanlægningen.

Med hensyn til betalingsringe og bompenge blev der allerede i Tingvadudvalgets betænkning fra 1988 skønnet over virkningen af en betalingsring i København. Også udvalget om hovedstadsområdet trafikinvesteringer, det såkaldte Würtzenudvalg, behandlede problemstillingen og konkluderede vedrørende betalingsring ved Københavns kommunegrænse følgende:

»Den nuværende biltrafik i hovedstaden kan ikke retfærdiggøre en sådan restriktion. Hvis

trafikken derimod i en vækstsituation stiger kraftigt, vil det være naturligt at genoverveje muligheden for en form for økonomisk incitament til at begrænse biltrafikken.«

I god overensstemmelse hermed meddelte en enig magistrat så i sidste uge, at man i København på lang sigt ikke ønsker, at biltrafikken skal stige over det nuværende niveau, og at man derfor vil undersøge muligheden for at indføre vejafgifter i form af det såkaldte road pricing-princip, hvis trafikken stiger. Det er således ikke bompenge, men en mere avanceret og væsentlig anderledes form for afgiftsopkrævning, der sættes på fra Københavns side.

Hvis man skal tilvejebringe nye virkemidler i form af økonomiske styringsmidler i forbindelse med trafikplanlægningen for kommunerne, fordi de eksisterende virkemidler ikke er tilstrækkelige, kan eller bør en første indikator naturligvis være, at trafikken stiger mærkbart i byerne. Det ser ikke umiddelbart ud til at være tilfældet for tiden. Selv om trafikken på landsbasis som bekendt vokser temmelig meget i disse år, er det samme ikke tilfældet for trafikken i byerne.

Vejdirektoratet udarbejder på baggrund af trafiktællinger skøn over udviklingen af trafikken i henholdsvis by- og landområder. Disse skøn viser, at bytrafikken under ét siden 1988 har været stagnerende eller meget svagt stigende, mens trafikken uden for byerne og trafikken totalt set stiger ganske markant.

Ser man specielt på de store bykommuner, er tendensen den samme, idet trafikken i både Københavns Kommune og Ålborg Kommune i de senere år har været stagnerende eller meget svagt stigende, og i Århus har den været svagt stigende. Det ser altså ud til, at disse kommuner for tiden har godt styr på situationen.

Som regeringen allerede har meldt ud i sin netop offentliggjorte handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip, vil vi imidlertid drøfte med de største bykommuner, i hvilken udstrækning de nuværende virkemidler er tilstrækkelige, eller om kommunerne mener, det i fremtiden er nødvendigt med nye virkemidler, herunder økonomiske, for at nå målene. I det omfang denne dialog resulterer i, at det er nødvendigt med nye virkemidler, er regeringen villig til at overveje at medvirke til at skabe de nødvendige rammer herfor.

Dette vil i givet fald være et ganske omfattende forberedende arbejde, der bl.a. skal indeholde en nærmere diskussion af, om der for det enkelte virkemiddel skal være tale om generelle