

Bemærkninger til forslaget

Forslaget er i det væsentlige en genfremsættelse af beslutningsforslag B 114 fra folketingsåret 1995-96, forhandlingerne s. 4863 og 6386 og tillæg A s. 4432.

Formålet med at oprette betalingsringe er at nedbringe CO₂-forureningen og trafikens øvrige miljøbelastning af de tætte byområder. Samtidig kan der tilvejebringes midler til en udbygning/billiggørelse af den kollektive trafikbetjening af byerne. Midlerne kan bruges til oprettelse af lokale støjpuljeordninger til nedbringelse af trafikstøjen i belastede boligområder/opholdsrum samt til at nedlægge parkeringspladser og opbygge trafiksanerede veje og pladser.

En væsentlig årsag til den globale CO₂-forurening er privatbilismen. Det er derfor vigtigt at gøre noget effektivt for at begrænse bilismen, hvis man skal problemet til livs. Der findes ikke en enkelt metode til at løse problemet. I stedet kan der peges på flere forskellige elementer: større miljøafgifter på benzin og diesel, differentierede afgifter på biler, således at de mindst forurenende slipper billigst, forbedring af den kollektive trafik, bedre forhold for bløde trafikanter etc.

De trafikskabte lokale miljøproblemer er størst i byerne. Her er der ikke kun tale om CO₂-forurening, men også støjforurening og forurening som følge af emissioner fra trafikken bestående af sod, benzen, toluen, xylen og kvælstofdioxid. Disse mistænkes for at give luftsvejsirritationer og nedsat lungefunktion især hos børn. Der er derfor et helt akut behov for, at man lokalt og regionalt får nogle planlægningsinstrumenter som f.eks. betalingsringe til at regulere trafikmængden. I dag har kommunerne og amterne ikke mulighed for at anvende økonomiske styringsinstrumenter for at begrænse den gennemkørende pendlingstrafik. Der er heller ikke på nuværende tidspunkt mulighed for at anvende økonomiske styringsmidler til at begrænse f.eks. den gennemkørende tunge lastbiltrafik i tætbebyggede byområder.

Det er ikke kun i Danmark, at der diskuteres indførelse af betalingsringe. For kort tid siden blev det vedtaget i Sverige, at Stockholm skal have betalings-

ring. I Oslo og Singapore har man haft disse ordninger længe med stor succes begge steder.

I dag er spørgsmålet, hvem der kan beslutte at oprette en betalingsring, indføre bompenge, pålægge vejskatter m.v.

SF mener, at denne kompetence bør overlades til de politisk valgte forsamlinger i kommunerne og i særlige tilfælde til amterne. Indtægterne fra ordningerne skal samtidig øremærkes til en tiltrængt forbedring af den kollektive trafik, således at den kollektive trafik kan opfylde det transportbehov, der skabes, når pendlere lader bilen stå.

Da det ikke er muligt helt at fjerne biltrafikken fra byerne, skal der være mulighed for, at en del af pengene anvendes til oprettelse af støjpuljer til at formindske støjen i boligområder, der støder op til større veje, herunder lydisolering af de boliger, der ligger tæt op ad større trafik anlæg.

Samtidig vil en sænkning af biltrafikken i byerne betyde, at flere parkeringspladser kan nedlægges, og at der kan oprettes veje og pladser, hvor både den kollektive trafik, cyklisterne og fodgængerne får langt bedre vilkår. De kommunale og regionale betalingsordninger skal således også kunne anvendes til finansiering af sådanne formål.

Selv om SF har foreslået betalingsringe m.v. flere gange før, mener forslagsstillerne, at tiden er modnet nu: i regeringens »Natur- og miljøpolitiske Redegørelse«, side 483, står der, at »ud over parkeringsafgifter er bompeng eller vejskatter en mulighed for at regulere omfanget af den lokale biltrafik. Regeringen vil nærmere undersøge behovet for anvendelse af sådanne styringsmidler«. Det Radikale Venstre har luftet ideen flere gange, og i forbindelse med debatten om overborgmester Jens Kramer Mikkelsens forslag om større benzinafgifter øst for Storebælt udtalte Poul Andersen, et af de socialdemokratiske medlemmer af Folketingets Trafikudvalg, i Jyllands-Posten den 31. januar 1997, at partiet nu seriøst arbejder med betalingsringe rundt om København.