

## Bemærkninger til forslaget

### Almindelige bemærkninger

Beslutningsforslaget er en stort set uændret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 57 fra folketingsåret 2004-05, 2. samling, jf. Folketingstidende 2004-05, 2. samling, Tillæg A side 6483. Beslutningsforslaget genfremsættes på baggrund af fortsat øgede trængselsproblemer i specielt de større byområder og de deraf følgende miljøproblemer i form af luftforurening og støj.

De store byer i Danmark er hårdt plaget af trafik. Biltrafikken er alene siden 1990 vokset med 30 pct. (Kilde: Vejdirektoratets hjemmeside [www.vd.dk](http://www.vd.dk), Trafikindeks for biltrafik 1984-2001). Luften forurennes dagligt med kulilte, kvælstofilter, kulbrinter, ozon, partikler og benzen, stoffer som tilsammen er giftige og allergi- og kræftfremkaldende og giver luftvejsslidelser. Samtidig er flere hundrede tusinde boliger plaget af støj fra biltrafik.

Trafikken er ikke kun et miljøproblem. Den er også blevet et problem for trafikanterne selv. De daglige lange køer på indfaldsvejene til de største byer viser, at vejene og det øvrige trafiksystem ikke kan bære de store mængder biltrafik. En rapport, der for nylig er udgivet med støtte fra Trafikministeriet i forbindelse med det såkaldte »projekt trængsel«, viser således, at trafikanterne dagligt spilder 100.000 timer på vejnettet i hovedstadsområdet på grund af trængsel.

Bilerne optager stadig mere og mere plads i byernes rum, hvor gader, veje, pladser og gårdrum ellers kunne have været brugt til kollektiv trafik, cykelstier, legepladser og friarealer. Bilen er en nødvendighed for mange mennesker, og derfor er det hverken muligt eller ønskeligt at afskaffe den. Men det skal gøres noget lettere at træffe det valg at lade bilen stå, når man ikke har særlig brug for den.

Denne situation er ikke kun et dansk fænomen. Over hele Europa er de store byer ved at sande til i trafik, og derfor finder man det flere og flere steder nødvendigt at indføre forskellige løsninger på trængselsproblemerne.

Forholdene er naturligvis forskellige fra by til by, og derfor er der også brug for forskellige løsninger. Mange steder – bl.a. i Oslo og London – har man indført bompenge, roadpricing eller lignende ordninger med stor succes.

Styrken ved at benytte vejafgifter som supplement til andre foranstaltninger til at nedbringe trafikken er, at der gives et ekstra incitament til, at de, der har mindst behov for bilen, kan fravælge denne, hvorved de, der har mest brug for den, sammen med f.eks. busser, kommer lettere og hurtigere frem. Samtidig er det netop i de store byer, at der er et reelt alternativ til bilkørsel i form af et velfungerende kollektivt trafiksystem, og mange ture er korte, hvorved cyklen er et effektivt og billigt alternativ. Yderligere kan provenuet fra vejafgifterne anvendes til at finansiere en udbygning af den kollektive trafik, når denne ikke fungerer optimalt.

### Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Netop fordi der er en sådan forskellighed i situationerne i byerne, er der også brug for at have fleksibilitet i løsningerne. Den fleksibilitet mangler i dag, idet det ikke er muligt for kommunerne at indføre bompenge, vejafgifter eller lignende tiltag.

Intentionen med det foreliggende forslag er at gøre det muligt for kommunerne at indføre den slags betalingsystemer med henblik på at gøre det muligt at styre trafikken i de områder, hvor biltrafikken er stærkt belastende.

Det er derimod ikke hensigten blot at skaffe ekstra provenu til kommunekasserne, der med regeringens økonomiske politik landet over er meget slunkne. Derfor indeholder forslaget nogle klare klausuler om, hvorledes provenuet på disse betalingsordninger kan anvendes.

Det forudsættes således, at provenuet bruges til at finansiere anlægs- og driftsudgifter i forbindelse med trafikanelæg som veje, baner, cykelfaciliteter og lign. Provenuet kan ligeledes anvendes til at finansiere drift af kollektiv trafik, da det i storbyerne oftest er den mest effektive måde at løse trængselsproblemerne på,