

I det scenario, som Center for Trafik og Transport på DTU for nylig har lavet som en fremskrivning af den nuværende trafikpolitik, fremgår det, at trængsel om 25 år vil koste samfundet 30 mia. kr. om året, og her vil hovedstadsområdet alene tegne sig for halvdelen af beløbet. Denne udvikling svarer til en tredobling af det nuværende niveau.

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.

Det 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. Andre steder – bl.a. i Stockholm og London – har man indført trængselsafgifter med stor succes. Efter at Stockholm indførte trængselsafgifter fra nytår, er antallet af biler faldet med 20 pct. i dele af Stockholm.

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. bus-

ser, 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 betalingsringen anvendes til at finansiere en udbygning af den kollektive trafik, når denne ikke fungerer optimalt.

Det er i denne forbindelse ikke hensigten med beslutningsforslaget blot at skaffe ekstra provenu til kommunekasserne, der med regeringens økonomiske politik er meget slunkne. Derfor indeholder forslaget en målretning af, hvorledes provenuet fra trængselsafgifter kan anvendes.

Det forudsættes således, at provenuet bruges til at finansiere anlægs- og driftsudgifter i forbindelse med trafik anlæg 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 af løse trængselsproblemerne på, hvis man kan øge kapaciteten i den kollektive trafik og gøre den tilstrækkelig attraktiv.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der med fordel kan etableres betalingsystemer i København og Århus.

Skriftlig fremsættelse

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang for Københavns og Århus Kommuner til at indføre trafikbetalingsystemer.

(Beslutningsforslag nr. B 6).

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