

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er med en række ændringer en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 6 fra folketingsåret 2006-07, tillæg A side 7960, og beslutningsforslag nr. B 4 fra folketingsåret 2005-06, tillæg A side 763.

Efter Folketingets Trafikudvalgs tur til Holland i september 2007 blev det klart, at der vil gå endnu en årrække, før det er realistisk at indføre generelle vejbetalingssystemer i form af roadpricing gældende for hele landet.

Den hollandske regering er meget ambitiøs på området, men kan alligevel se frem til tidligst at kunne tage et første lille skridt for indførelse af roadpricing i 2011, hvilket betyder, at fuld implementering ligger yderligere 3-4 år fremme i tiden.

En dansk regering med ambition om at indføre roadpricing vil utvivlsomt være underlagt samme tids-skema.

Det betyder, at de bompengoordninger, der foreslås indført i 2008, mindst vil have 6-7 år at virke i (men formentlig snarere 10 år), før hjemmelen bortfalder ved en eventuel indførelse af et generelt roadpricing-system i Danmark.

På baggrund af den fortsatte stigning i biltrafikken og de heraf afledte meget store problemer omkring trængsel og klima- og miljøpåvirkning, er det helt uansvarligt ikke at åbne op for at bruge trafikstyringsredskabet bompenge i Danmark i lighed med landene omkring os.

Dette forslag giver kommunerne en generel hjemmel, men i første omgang forestiller forslagsstillerne sig, at det er Danmarks to mest belastede byområder, København og Århus, der benytter hjemmelen. Her er det mest oplagt, at man efter forslagsstillernes mening ikke kan vente på en landsdækkende trængselsregulering i form af roadpricing.

Et praktisk eksempel på indførelse af bompenge kunne være følgende:

En betalingsring omkring København med en betaling på 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden vil indbringe indtægter på omkring 2,7 mia. kr. om året, mens omkostningerne – drift, renter og af-

skrivninger – udgør knap 250 mio. kr. Der vil dermed være et årligt overskud på omkring 2,5 mia. kr., som ifølge forslagsstillerne skal anvendes til billigere og bedre kollektiv trafik. Tallene stammer fra Det Økonomiske Råd: »Dansk økonomi, forår 2006«, og er opregnet til 2007-niveau ved, at der er lagt 16 pct. oveni.

Præcis hvordan pengene skal anvendes, skal afgøres lokalt. Det afhænger af, hvilke investeringer i jernbanen staten vælger at gennemføre og betale for. I det følgende er det beregningsmæssigt forudsat, at investeringer i jernbane og S-tog betales af staten, mens letbaner, busser m.v. betales af bompengene.

Forslagsstillerne vil arbejde for en løsning i retning af, at ca. 350 mio. kr. anvendes til at gøre den kollektive trafik i hovedstadsområdet billigere. Set i sammenhæng med SF's forslag om at give et generelt statstilskud til at nedsætte taksterne med 30 pct. vil det betyde næsten en halvering af prisen i og omkring betalingsringen. Prisen på en billet til Københavns busser vil falde til 10 kroner (2 zoner). Da bilkørsel ind i byen samtidig bliver væsentlig dyrere, vil det for alvor bidrage til at rykke balancen til fordel for den kollektive trafik.

Tilbage er ca. 21,5 mia. kr. til yderligere investeringer set over en tiårig periode. Det vil gøre det muligt f.eks. at gennemføre alle følgende investeringer:

- Et finmasket net af letbaner, som hurtigt og bekvemt transporterer folk fra bolig- og erhvervsområder til en station i byområder, der ikke betjenes af metro og S-tog. Der vil være penge nok til letbaner til Brønshøj, Nordhavn (f.eks. fra Vesterbro via Blågårdsgade og Blegdamsvej), Holmen og Sydhavn, en tværgående bane fra Rådhuspladsen over Nørreport og Tagensvej til Rigshospitalet med tilslutning til Metrocityringen og letbaner i flere radiale indfaldsveje som f.eks. brogaderne.
- En ydre ringbane Ishøj-Glostrup-Ballerup-Lyngby etableret som letbane, der skal reducere den tværgående biltrafik i hovedstadsregionen, og som samtidig i et vist omfang kan aflaste den kollektive trafik i City. F.eks. vil man kunne rejse med bane fra Køge til Hillerød uden om byen.