

Tale til 'Bedre mobilitet – konference om en trængselsafgift i Hovedstaden' der afholdes den 5. december 2011 i København

Intro

”Alle vil udvikling – ingen vil forandring”.

Ordene er Søren Kierkegaards, men jeg håber ikke de passer til den diskussion vi skal have på konferencen her i dag.

For der er brug for forandring.

Jeg tror at vi alle er enige om, at alt for mange bilister i hovedstadsområdet spilder deres tid på at sidde i kø hver eneste dag.

Jeg tror at vi alle er enige om, at Hovedstaden skal have et attraktivt bymiljø, hvor det er rart at færdes.



Og vi er alle enige om, at vi ønsker en bedre kollektiv trafik til at løfte fremtidens trafikvækst.

Men disse ønsker bliver ikke til virkelighed, hvis vi lader den udvikling fortsætte, som trafikken i hovedstaden har været inde i de seneste år

– en udvikling, hvor vi bl.a. kan se, at trængslen samlet set stiger, selvom vi har investeret massivt i vejene.

Lad mig være helt klar:

Regeringsgrundlaget mellem Socialdemokraterne, SF og de Radikale slår fast, at der skal indføres en trængselsafgift, som skal gøre det nemmere at køre ind til København.



Samtidig med at vi skal gøre den kollektive trafik i hovedstadsområdet bedre, mere effektiv og billigere.

Vi skal altså i dag ikke diskutere om vi skal have en betalingsring i Hovedstadsområdet.

Det skal vi.

Det vi skal drøfte er hvordan vi får den bedst mulige løsning.

Når jeg cykler fra ministeriet til min lejlighed i Sydhavnen, så er det sådan, at jeg nogle gange når hurtigere frem end bilerne.



Det er – som mange andre i København også har opdaget – ofte hurtigere at cykle end at køre bil eller bus.

Der er behov for at vi, der bor, arbejder og færdes i hovedstadsområdet, tager ansvar og skaber en forandring, som kan give os muligheder for at gøre tingene på en anden og bedre måde.

Derfor har Regeringen foreslået at etablerer en trængselsafgift.

Etablering af en trængselsafgift

En trængselsafgift vil i sig selv give mindre trængsel på vejene, mindre luftforurening og et bedre bymiljø i København.

Men en trængselsafgift kan selvfølgelig ikke stå alene.



Hvis den gør det vil det blot betyde, at mobiliteten i hovedstadsområdet begrænses, fordi det umiddelbart vil blive dyrere og mere besværligt at passe sit arbejde, besøge familien eller tage på indkøb.

Og det er ikke klogt.

For som vi har peget på i regeringsgrundlaget, så kræver varig jobskabelse og konkurrencekraft netop mobilitet.

Et helt centralt element i Regeringens forslag er derfor også, at pengene fra trængselsafgiften skal føres tilbage til investeringer i en bedre og billigere kollektiv trafik i hele Hovedstadsområdet.



*Vision for fremtidens trafik i
Hovedstaden*

Og når jeg ser på de mange spændende projekter og visioner, som der arbejdes med fra forskellig side for at udvikle hovedstadens infrastruktur, så må jeg bare sige, at mulighederne og idéerne er der!

Og der kan trængselsafgiften – og de indtægter der vil komme – i en række tilfælde være den sidste brik i puslespillet, der får os til at sige, at NU gør vi det.

Når jeg ser 10-15 år frem, er det således min vision, at vi kan færdes i Hovedstaden på en helt anden og mere meningsfuld måde, end vi gør i dag.



Færre biler på vejene vil betyde forbedringer for miljøet og folkesundheden, og der vil blive mere plads til dem der går, cykler eller benytter den kollektive trafik.

Og flere investeringer i hovedstadsområdetets kollektive transport vil betyde, at der bliver langt bedre transportmuligheder for alle pendlere.

For mange vil de endeløse timer alene i bilkøerne kunne skiftes ud med et velfungerende kollektivt transportalternativ.

Investeringer i den kollektive trafik

Der investeres allerede i disse år i en betydelig udbygning af den kollektive



trafik i hovedstadsområdet og på hele Sjælland.

Vi bygger en ny bane fra København til Ringsted,

og regionalstrækningerne fra Holbæk/Kalundborg og Nykøbing Falster/Rødby opgraderes.

I Storkøbenhavn udbygges ”distributionssystemet”, så folk lettere kan komme frem til deres slutmål med kollektive trafik.

Det sker med den nye Metro City Ring og letbanen i Ring 3.

Perspektiver for udbygninger

Der er over de seneste år igangsat en række undersøgelser af mulighederne



for infrastrukturens udbygning i
hovedstadsområdet

– bl.a. for øget banebetjening i
København og i omegnskommunerne.

I den sammenhæng er der set på
muligheder for udbygning med mere
metro og nye letbanelinier.

Nogle af de undersøgte muligheder kan
ses på kortet bag mig.

En udbygning med større banebetjening
åbner samtidig mulighed for at øge
antallet af knudepunkter, hvor
passagererne kan skifte om mellem de
forskellige transportformer, så man ikke
længere er tvunget til at tage ind over
Hovedbanegården.



I dag er antallet af knudepunkter
forholdsvis begrænset....

...men dette antal kan øges, hvis
banebetjeningen i Storkøbenhavn øges.

Med flere knudepunkter skabes
mulighed for, at den kollektive trafik i
langt højere grad bliver et
sammenhængende system.

Det vil kunne gøre rejsen lettere for
brugerne, som via de nye knudepunkter
langt lettere vil kunne komme direkte til
deres endelige rejsemål med den
kollektive trafik.

Som sagt er der allerede store projekter i
gang for at forbedre banebetjeningen.



Andre projekter er blevet undersøgt eller er ved at blive undersøgt.

Det gælder f.eks. yderligere elektrificering eller udvidelser af S-togsbetjeningen.

Med disse projekter og undersøgelser er opgraderingsmulighederne for en stor del af det sjællandske banenet faktisk dækket.

Nu er der uden tvivl nogen der vil sige, at det er udmærket med de her planer for udviklingen af den kollektive trafik.

De skal bare være gennemført *først*, før vi kan indføre trængselsafgiften.



Til det er bare at sige, at det kunne man godt ønske sig.

Det er bare ikke realistisk.

Da jeg overtog transportministerposten var der 200.000 kr. tilbage af de knap 100 mia.kr., som der var blevet afsat til infrastruktur for hele perioden frem til 2020.

Og 200.000 kr. - det kommer man jo ikke langt med.

Regeringen har på finansloven for 2012 afsat 800 mio.kr. til forbedringer af den kollektive trafik og til udbygning af parkeringspladser ved stationerne, så det kan være klar, når trængselsringen åbner.



Det skal sikre, at der er plads i togene til dem der skifter fra bil til kollektiv trafik.

Men det giver ikke nogen kvalitetsforbedringer i forhold til i dag.

Realistisk set er det inden for de næste 10 år svært at se andre finansieringsmuligheder end trængselsafgiften, hvis vi ønsker at gennemføre reelle kvalitetsforbedringer i den kollektive trafik i Storkøbenhavn.

Mere plads på vejene

Men hvad så med dem, der stadig – af den ene eller den anden grund – ikke har mulighed for at benytte den kollektive transport?

Jo, her er netop en af trængselsafgiftens andre store fordele.



For trængsels-afgiften vil give bedre plads til dem, der har brug for vejene, og dermed vil det også lette deres transport.

Og ja, de skal så betale, men tænkt så også på værdien af al den tid, som de – og samfundet – har spildt på at de sad i kø.

Hvis for eksempel en håndværker, der har faktureret timepris på 500 kr., bare sparer ca. 5 minutter i trafikken om dagen, er taksten for Ringen allerede tjent hjem.

Og hvert minut, der spares derudover, betyder flere penge til håndværkeren eller billigere priser til kunden.

Jeg anerkender selvfølgelig, at mange er afhængige af bilen i den daglige



transport – nogen skal levere varer, andre skal hente børn eller fragte syge mennesker – og andre igen bor et sted, hvor de bare ikke har realistiske kollektive alternativer på vej til og fra arbejde.

Men pointen er jo netop, at dem skal der også være plads til – sådan helt bogstaveligt.

Plads til, at også deres rejse kan foregå på en effektiv, hurtig, sikker og forudsigelig måde.

For trængselsafgiften har altså også til formål at sikre, at der bliver bedre plads til dem, der *skal* kunne køre på vejnettet.

Men det handler også om at placere Ringen dér, hvor den giver de største



fordele og de færreste gener for dem, der ikke har ikke har realistiske alternativer til at bruge bilen.

Spørgsmålet om, hvor Ringen skal ligge er et meget vigtig spørgsmål, og en diskussion som jeg regner med vi for alvor kan få taget hul på i dag.

Der er nogen der har den opfattelse, at alle fordelene ved trængselsafgiften falder inden for Ringen og alle ulemperne falder uden for og navnlig lige på den anden side af Ringen.

Sådan synes jeg nu ikke man kan stille det op, i hvert fald ikke hvis man laver ringen på en klog måde.



For det første er det jo i lige høj grad dem inden for og dem uden for der skal betale for at passere Ringen.

For det andet viser de beregninger, som vi vil præsentere her i dag, at trafikken falder både inden for og uden for Ringen.

Og for det tredje får dem uden for Ringen jo fordel af at skulle spille meget mindre tid i kø.

Men det er også klart, at hvis vi ikke placerer Ringen klogt, så kan den skabe noget u hensigtsmæssig trafik – omvejstrafik, hvor folk kører på tværs for at undgå at betale.



Hvis den trafik kommer ude på Motorring 3, så er det ikke noget stort problem.

Men hvis den kommer på det kommunale vejnet, så kan det være en dårlig løsning for beboerne, miljøet og trafiksikkerheden.

Min holdning er, at vi bør vælge den løsning der objektivt set giver de største fordele og de mindste ulemper såvel inden for som uden for Ringen.

Erfaringer fra udlandet

Nu er trængselsafgiften, i den form Regeringen har foreslået, som bekendt ikke noget, vi selv har fundet på.



Erfaringerne fra andre lande er mange, og de viser, at en trængselsafgift rent faktisk virker.

Der opleves mærkbare reduktioner af rejsetiderne på vejene – det vil sige mindre af den spildtid i køer, som koster borgerne livskvalitet og samfundet penge.

Der bliver bedre plads til den kollektive trafik, f.eks. hurtigere busruter og et større passagergrundlag.

Og så viser erfaringer fra f.eks. Stockholm, at det også er en god investering for samfundet som helhed.



Vi skal finde de rigtige løsninger

En trængselsafgift vil være en stor forandring, som vil få indflydelse på mange menneskers hverdag.

Derfor er det vigtigt, at vi finder den helt rigtige løsning.

Nogle af de mange spørgsmål vi i den forbindelse skal diskutere er:

- Hvilken linjeføring vil være mest fornuftig?
 - Der er flere forskellige i spil, som Søren Wille fra Transportministeriet vil fortælle mere om lige om lidt.
- Men lad mig understrege, at vi efter min mening skal vælge den løsning, der



objektivt set giver os de bedste resultater i forhold til at opnå det vi ønsker:

- mindre trængsel, og større mobilitet.

- Hvordan skal taksterne indrettes?
 - Det har stor betydning for afgiftens effekt og hænger sammen med, i hvilke tidsrum trængslen begrænses.

 - - Det er min klare holdning, at vi skal indrette hele takstsystemet på en sådan måde, at vi forfølger vores målsætning om mindre trængsel.

Jeg vil også gerne pointere, at der skal være grænser for hvor ofte man skal betale for at passere trængselsringen.



- Hvordan vil projektet påvirke miljøet?

- Der er ingen tvivl om, at effekterne for miljøet vil være positive, men der er behov for grundige undersøgelser.

- Det vil vi også høre mere om om lidt.

- Hvilken teknologi vil bidrage bedst til projektet?

- Her er der også flere muligheder at vælge imellem.

- Senere i dag vil vi høre oplæg fra andre byer, hvor der er indført trængselsafgifter.



- Hvilke undtagelser skal eventuelt indføres?

Det kan overvejes om nogle grupper skal undtages fra betaling.

- Men vi skal også holde os for øje, at undtagelser betyder mere administration og mindre provenu til investeringer i den kollektive trafik.

Alle disse faktorer skal indgå i overvejelserne om indretningen af trængselsafgiften.

Der er mange hensyn at tage

Der er således mange forskellige hensyn, der skal gå op, og jeg vil personligt fokusere på to ting:



For det første, at vi får en god og åben debat om de mange spørgsmål med alle de parter, der skal leve og fungere med afgiften.

For det andet, at vi baserer os på de relevante erfaringer, vi har fra både ind og udland med de praktiske løsninger og tekniske systemer, som afgiften kræver.

Og så er det vigtigt, at vi alle sammen i tiden der kommer, husker at fokusere på målet – på den udvikling, som vi alle ønsker for mobiliteten i Hovedstaden og som er hele formålet med projektet:

1. Mindre trængsel på vejene
2. Et bedre og sundere miljø og bymiljø
3. Bedre og billigere kollektiv transport



Konferencens koncept

Derfor er jeg også glad for, at I alle er mødt op til konferencen i dag.

Vi skal således i løbet af dagen høre forskellige eksperter og interessentes bud på:

- Hvilke miljømæssige og trafikale effekter en trængselsafgift vil kunne have
- Hvilke teknologiske muligheder, der findes
- Og hvilke erfaringer man har fra udlandet med indførslen af trængselsafgifter.



Det glæder jeg mig meget til at høre, og jeg har set frem til at debattere med jer alle sammen.

Afrunding

Med disse ord vil jeg byde jer velkommen til konferencen i dag. Jeg håber, vi får en rigtig god debat.