

SPØRGSMÅL TIL TRANSPORTMINISTEREN OG TRANSPORTUDVALGET IFM. BETALINGSRINGEN I KØBENHAVN.

Der er en lang række interessante spørgsmål som vælgerne, borgerne og erhvervslivet nødvendigvis må have belyst inden der træffes beslutning om betalingsringen (BRIK), som trænger sig på under behandlingen af så vigtig en beslutning. Jeg er ikke nødvendigvis modstander af BRIK, det kræver dog at en lang række forudsætninger er på plads inden den indføres. Det er forudsætninger som kræver tid, analyser, investeringer og kloge valg.

Derfor vil jeg gerne som Formand for Bedre By og detailhandler i byen, have svar på nedenstående spørgsmål i forbindelse med behandlingen af lovforslaget og høringen om samme.

Årsag og begrundelse for indførelsen af BRIK.

Regeringen begrundede forslaget til BRIK med at der er trængsel i København. Er der tale om reel trængselsafgift eller en ekstra skat?

CEPOS og Københavns Kommunes egne tal viser meget klart at der ikke har været tale om reelle stigninger i trafikken indenfor ringens forventede placering, tvært imod. I myldretiderne er trafikken faktisk faldet. Måske det er den oplevede trængsel der reelt er problemet.

Den såkaldte trængsel der opleves i København i dag – er den ikke selvskabt?

Vi ser opgravninger rundt omkring i byen – flere som er helt ukoordinerede og derved skaber unødigt trængsel. (oplevet trængsel)

Vi oplever at der over tid er "stjålet" vejbaner til fordel for, busser, cykelstier, svingbaner mv. ligesom der ikke tænkes i effektiv trafikafvikling via "grønne bølger" og intelligente trafikafviklingsløsninger. Organisationer, Dansk Transport og Logistik påpeger med konkrete eksempler på hvor uhensigtsmæssigt mange af disse tiltag er gennemført til gene for netop en effektiv trafikafvikling.

Hvis der er tale om en trængselsafgift – kan Regeringen så begrunde hvorfor at der skal betales afgift før kl. 7.00 og efter kl. 18.00, samt betales i weekender og på helligdage og i de store ferieperioder, hvor der ikke er trængsel?

Ser man på de undtagelser der f.eks. er lavet i Stockholm, undtager denne ordning ligeledes en hel del andre køretøjer også.

Hvis der er tale om en trængselsafgift – Hvorfor belaster man så de borgere der bor i byen og kører ud for at arbejde udenfor ringen – de skaber netop ikke trængsel?

Er det en FAIR løsning ?

Kan regeringen bekræfte at det største trafikproblem København reelt har, er den gennemkørende trafik, som slet ikke har ærinde i byen?

Har regeringen tænkt en Havnetunnel ind og en yderligere udbygning af ringvejssystemerne?

Kan man regne med at de forudsætninger der ligger til grund i oplægget kan og vil blive gennemført, jævnfør Transportministeriets eget oplæg dateret nov. 2011.

I regeringens tidlige oplæg til BRIK indgik der endvidere miljøhensyn i begrundelsen for ringen – Hvor er netop de miljøhensyn blevet af i den senere behandling af forslaget?

Kan det konkluderes at der slet ikke er de miljøgevinster som regeringen i starten havde beregnet sig frem til? Eller er der blot tale om en ekstra skat?

I 2005 blev den reelle rejsetid i bil i København målt til 27 km/t. Hvordan ser det ud i dag?

Henrik Dam Kristensen udtaler at: "Han ikke mener det går for stærkt med beslutningen om BRIK – Det er hurtigt, men det skal det også være. Folk holder i kø på motorvejene i alt for lang tid . Folk sidder bag rattet og glør på hinanden. Sådan noget forringer livskvaliteten og er spild i samfundet, og det skal vi gøre noget ved." (Politiken) Mener ministeren således at det er bedre at sidde og glo i det kollektive system?

Baggrund, analyser og data.

Det lader til med en meget skarpt forceret tidsplan for lovforslaget, betyder at regeringen har fravalgt en dybdegående undersøgelse og en vurdering af de omfattende konsekvenser BRIK kan have, ikke kun i København, men også og især i omegnskommunerne. Mener regeringen at grundlaget for at fremsætte et så omfattende initiativ er godt nok belyst?

Transportudvalget har været på rundtur til tre hovedstæder for at lytte til erfaringerne med indførelsen af betalingsringe eller afgiftssystemer. Der er visse oplagte ting man kan drage sammenligninger på, men f.eks. Stockholm (og Gøteborg) har analyseret på ganske mange forskellige modeller (30-34) inden de besluttede sig for den endelige model.

Er regeringen enig i at det kollektive trafik system i København slet ikke har den samme udbredelse og omfang som f.eks. London?

Erfaringerne fra andre byer viser netop at man opnår en effekt – får flyttet borgerne over i den kollektive transport, men kort efter falder de tilbage og vælger bilen igen af nødvendighed. Hvorledes vil regeringen sikre sig at dette ikke sker og er forudsætningerne for at det ikke sker på plads ?

Hvor mange modeller og hvilket konkret analyse arbejde har regeringen foretaget ifm. Med BRIK?

Er det korrekt at man bevidst har fravalgt at benytte eksperterne på DTU, men alene benytte Tetra Plan til analysearbejdet?

Tetra Plans beregninger viser at trafikken vil falde med mellem 4 og 8% ved valg af en af den tre placeringer af BRIK – er det godt nok ift. Den samlede målsætning om at reducere trafikken betydeligt?

Transportudvalget har været på rejse i januar 2011 til tre storbyer som arbejder med skat på kørsel. Hvorfor har man ikke været på besøg i andre større byer der rent faktisk lever uden en betalingsring, men forstår at afvikle trafikken på en glidende måde?

Syntes regeringen af organisationerne, erhvervslivet og borgerne er blevet inddraget godt nok i processen og arbejdet med at finde de rette løsninger – eller er der tale om en topstyret proces?

Den demografiske udvikling i København har gennem de seneste år tiltrukket flere borgere, der kan skabe liv i byen. Mange er børnefamilier. Hvordan ser beregningerne ud for den samlede demografiske udvikling i København ud nu og hvad er konsekvenserne hvis BRIK indføres?

Har de svagere familier råd til at ofre mellem 11.000 og 13.000 kr. netto – altså en månedsløn på BRIK?

I tidernes morgen ønskede tidligere regeringer at fremme "tosomheden" – det at flere kørte sammen i bil til byen. Hvor der initiativerne på den front blevet af og kunne man via BRIK fremme dem som kørte flere sammen?

Kan man være sikker på at BRIK sikrer en bedre fremkommelighed på vejene som er det reelle mål og er regeringen 100 % sikker på at man kan flytte folk over i det kollektive system – inden at det er velfungerende og udbygget tilstrækkeligt?

Amager har ifm. BRIK været omtalt som et yderområde, som i den grad kommer i klemme. Og kan blive gidsler i denne sag. Hvordan vil regeringen sikre at vi ikke skaber et "udkants Danmark" der?

Hvordan ser regerings beregninger ud omkring job situationen indenfor ringen. Vil vi se en flugt af arbejdspladser og flytning af virksomheder som er afhængige af at tiltrække og fastholde ikke alene medarbejdere men også kunder?

Har regeringen og Københavns Kommune et reelt overblik over den nuværende detailhandles struktur og udvikling gennem årtierne, man kan måle videre på, for konkret at analysere virkningerne af BRIK?

Det vil være hensigtsmæssigt at regeringen opstiller konkrete mål for udbyttet af indførelsen af BRIK. Det betyder vi gerne vil se målinger for:

Miljøeffekter

Fald i dødsfald som følge af forurening (en af begrundelserne for indførelsen af BRIK)

Trafiktal målt op imod forudsætninger for BRIK

De reelle investeringer ift. Business casen

Opnår vi de indtjeninger på systemet?

Andelen af de administrative udgifter følger planerne

Følger investeringerne i den kollektive trafik de ønskede og lovede?

Udbygges den kollektive trafik i den takt det har været forudsat?

Hvordan er borgernes oplevede værdi af BRIK?

Hvordan udvikler detailhandlen sig?

Hvordan oplever byens gæste og turister BRIK?

Valg af placering af BRIK.

Der er indtil videre spillet tre mulige placeringer af BRIK på banen. Hvilken er regeringens foretrukne?

Er regeringen bevidst om at alle tre forslag giver betydelige negative afledte effekter der bør belyses overfor borgerne og erhvervslivet?

Hvis modellen "Ring 2" vælges, må det blive opfattet som om vi fik en "Berlinmur" midt i København – hvorfor er det forslag overhovedet aktuelt og taget med i projektet?

Hvordan vil regeringen håndtere især de afledte effekter i omegnskommunerne?

Det forlyder at man kan "købe" sig til ro i omegnskommunerne ved at forære dem betydelige beløb til at forbedre netop deres infrastruktur.

Valg af system.

Har regeringen lagt sig fast på valget af den tekniske løsning?

Den senest foretrukne løsning viser sig ikke at være holdbar på lang sigt.

Er regeringen opmærksom på de administrative omkostninger til at drive et sådant system?

Erfaringerne fra andre storbyer har vist at det er enorme dele af proventet der går til administration.

I London kostede deres system i 2006 ca. 1.5 mia. kr. at administrere. Hvordan ser regeringen på en optimering og rette valg af et system som er effektivt, let at håndtere og LEAN i alle sammenhænge?

Afledte effekter af BRIK.

Er regeringen tryk ved at BRIK skaber betydelige og omfattende problemer i omegnskommunerne?

Er regeringen opmærksom på at der slet ikke er eller i visse tilfælde kan etableres de såkaldte Park & Ride pladser ved centrale trafik knudepunkter i omegnen af København – en del af forudsætningerne i øvrigt?

Hvordan forholder regeringen sig til den ulige og konkurrenceforvridende effekt denne ekstra skat belaster erhvervslivet indenfor ringen med?

Den borger der bor i byen og skal passere ringen ud af byen for at komme på arbejde, belastes urimeligt hårdt og vedkommende skaber plads – ikke trængsel – er det gennemtænkt også ift. At der skal være kommunalvalg i det år BRIK skal indføres?

Har regeringen belyst hvordan ejendomspriserne vil udvikle sig indenfor og udenfor BRIK?

Har regeringens set på konsekvenserne for især små og mellemstore virksomheders valg af fysisk placering af virksomheden?

Er det rimeligt at en håndværksmester der nødvendigvis har brug for bevægelighed udenfor myldretiderne, belastes så hårdt?

Har regeringen konkrete beregninger på hvordan den kollektive trafik skal kunne kapere de mange mennesker, der er forudsat i oplægget skal skifte til den kollektive trafik?

Kan der sættes et tog mere på de eksisterende Metro togstammer?

Der er ikke i dag plads til flere passagerer i Metroen på udvalgte strækninger i myldretiderne.

Kan der indsættes flere busser ind/ud af byen?

Der er ikke i dag plads til flere passagerer i busserne på udvalgte strækninger i myldretiderne.

Har regeringen sikret sig at DSB dels kan leve op til tog til tiden og i øvrigt har de nødvendige investeringer til at leve op til deres del af forudsætningerne som regeringen presser ned over dem?

Har regeringen gennemtænkt at det netop er deres kernevælgere i København – borgerne, der bliver hårdest ramt af den ekstra skat?

Økonomi

De økonomiske beregninger viser at BRIK skal give et nettoprovenu på mellem 1,7 og 2,0 mia. kr. – Hvorfor kan regeringen tro at den kan inddrive 3 til 4 gange så mange penge som Stockholm?

Hvor sikre er beregningerne for provenuet i BRIK – nu hvor transportministeren er begyndt at se på gode og velbegrundede undtagelser for betaling?

Vil regeringen undtage udenlandske køretøjer, Taxa, handicap- og udrykningskøretøjer?

Hvordan håndteres udlejningsbilerne og biler uden nummerplader?

Vil regeringen ligeledes fremme brugen af biler der kører på alternative brændstoffer, ved at undtage dem for betaling?

Hvor stor en andel af indtægterne vil gå til administration?

Hvad er det samlede investeringsniveau i systemet?

Hvordan harmonerer det med at fremme borgernes brug af den kollektive trafik når man nu hæver billetpriserne i stedet for at sænke dem med 40 % som der blev lovet i valgkampen?

Er det fortsatte mål om at biltrafikken skal reduceres med 35 % en del af planen?

Hvad hvis ikke regeringen opnår sin målsætninger er man så klar til at droppe BRIK?

Vil regeringen sikre en meget præcis målstyring af projektet, således at alle afvigelser ift. Planen lægges offentligt frem til drøftelse og justering ofr at optimere udbyttet?

Vil hele det samlede nettoprovenu gå ubeskåret til investeringer i vedligeholdelse af vejnettet og udbygelsen af den kollektive trafik i Købehavn?

Kan vi være sikre på at provenuet fra BRIK ikke går til at lukke huller i statskassen, men alene anvendes til at forbedre forholdene for bilisterne i København, respektive brugere af den kollektive trafik?

Er det ikke rimeligt at der sættes et loft på antallet af betalinger man kan blive belastet med på en dag?

Tænk på f.eks. den håndværker, bud, forsyningsvirksomheder m.fl. der i nødvendighed kører på kryds og tværs af byen.

Vil regeringen se positivt på en omlægning af bil registreringssystemet som i dag er blandt verdens dyreste?

Det forlyder at andre byer som Odense, Århus og Aalborg ligeledes finder en betalingsring attraktiv – kan det begrundes med reel trængsel – er der blot tale om at man har fået smag for ekstra skatten på biler – hvad er regeringens reaktion på dette?

Nødvendige forudsætninger for at BRIK kan etableres.

Der er en lang række meget vigtige forudsætninger for at BRIK kan virke ved ibrugtagning og ikke skabe kaos.

Hvordan forholder regeringen sig til nedenstående forudsætninger?

Billetpriserne på den kollektive trafik skal reduceres med 40 % - hvornår sker det?

Beregner man på Vejdirektoratets egen hjemmeside er der på ganske mange strækninger ikke en økonomisk fordel ved at vælge den kollektive trafik. I tillæg til det skal man vurdere tids aspekt og sikkerheden for at man kommer frem til tiden.

Metroen bør være færdigudbygget med Metro City Ringen inden ibrugtagning af BRIK – finder regeringen ikke at det netop ville hænge godt sammen og være motiverende for at flytte folk fra bil til Metro?

Kan og vil regeringen påvirke og motivere DSB til at leve op til køreplanerne – alt for mange borgere er afhængige af en effektiv togdrift og hører man diverse pendler foreninger er de bestemt ikke tilfredse med den nuværende betjening – Gør det ikke indtryk på regeringen at så vigtig en del af infrastrukturen ikke er på plads inden indførelsen af BRIK?

Har regeringen konkrete løsninger på hvor de passagerer der vil lade sig busbetjene skal stå i myldretiderne – er trafikberegningerne så solide at regeringen kan garantere plads til alle?

Har regeringen planer om at fremme etableringen af de nødvendige opsamlingspladser for biler i såkaldte Park & Ride anlæg i omegnskommunerne?

Vi ved at mange børnefamilier har brug for bilen ift. Indkøb, aflevering af børn mv. De kan sikkert godt lokkes over i den kollektive trafik, såfremt de blot er sikre på at de har bilen i den anden ende, især om eftermiddagen, hvor børnene skal hentes inden at daginstitutionerne lukker. Derfor skal der være effektive og nødvendige Park & Ride anlæg til rådighed.

Er regeringen positivt indstillet på at se på åbningstiderne i børneinstitutionerne. En anvendelse af den kollektive trafik betyder øget transport tid og kan derfor betyde at visse familier har brug for længere åbningstid i institutionerne?

Københavns Kommune har som mange andre kommuner pladsgaranti for de mindste borgere. Er man i den situation at skulle passere ringen ved en "tvungen" pladsanvisning kan man blive straffet – er det Fair Løsning?

Hvordan forholder det sig med den såkaldte "Letbane" – er den med i investeringsprogrammet som en nødvendig del af udvidelsen af infrastrukturen og hvornår kan den stå klar?

Vejdirektoratets egen ruteplan viser at en borger der skal fra f.eks. Lyngby til Kgs. Nytorv skal bruge ca. 44 min. I bil men 1 time og 11 minutter med den kollektive trafik. Det betyder at den pågældende borger bruger 4 døgn mere af sit liv hvert år i den kollektive transport – er regeringen sikker på at den kollektive trafik er effektiv nok?

Den reelle problemstilling med trængsel i København er for tiden selvskabt med alle de ukoordinerede vejarbejder og forberedelsen til Metroens udbygning – samt ikke mindst at Københavns Kommunes egne trafikanalyser viser at det alene er den gennemkørende trafik der giver de såkaldte trængsler. Har regeringen i sine beregninger medtaget hvad en Havnetunnel kunne betyde for trafikafviklingen i København og hvad er regeringens holdning til en sådan tunnel?

København er en hovedstad, en metropol og det betyder at der trods alt skal være en trafikbetjening til og fra byen. København er udviklet sig en turisme industri der i den grad bidrager flot til den samlede økonomi ikke kun i København men i hele landet. Hvordan byder vi de svenske og meget hyppigt gæstende naboer velkommen i byen? Skal de betale – ikke kun bro, men nu også ring og i tillæg den dyre parkering?

København er ved at opbygge en af Nordeuropas største krydstogtdestinationer. Investeringerne i Nordhavnen er i fuld gang og vi er stolte af at kunne tiltrække snart en million krydstogtgæster til byen og regionen. Det giver en naturlig belastning af forsyninger til skibene, bus transport af de mange hundrede tusinde gæster der skal ud og opleve Danmark – Kunne en Havnetunnel ikke være et tiltrængt løft til denne trafikafvikling?

Der er gennem tiderne oprettet ganske mange busbaner i byen. Alene for at fremme bussernes fremkommelighed, selv om det samfundsøkonomisk ikke er beregnet helt igennem da konsekvenserne for bilerne i stedet er betydelige. Man kan respektere busbanerne, men man kunne også som i andre lande, lade f.eks. Taxa anvende disse baner – hvad er regeringens holdning til dette?

En vigtig forudsætning i øvrigt er at København som hovedstad har en mulighed for at opsluge de mange gæster og folk som reelt har brug for bilen. Gennem de seneste 15-18 år er der nedlagt mere end 15.000 gade parkeringspladser i Københavns City. Hvis vi skal kunne sikre brugerne en positiv oplevelse af at efter indførelsen af BRIK er det nemt at komme til byen, men man kan også hurtigt finde en P-plads, så kræver det at de planer som Kommunen har lagt frem gennem tiden realiseres, nemlig flere centralt beliggende P-anlæg. Hvordan ser regeringen på disse tiltag og kan de fremmes?

Transportministeriet har i notatet: "Trængselsafgifter i Hovedstaden" november 2011 indregnet en del forudsætninger for BRIK:

Den forudsatte infrastruktur i 2016 er baseret på de projekter, der er besluttede og finansierede til gennemførelse i perioden frem hertil.

Følgende større infrastrukturprojekter er i forhold til dagens situation forudsat etableret i

2016:

☒ ***Motorring 4 er udbygget til 6 spor mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen.***

☒ ***Holbækmotorvejen er udbygget til 8 spor fra Baldersbrønde til Hedeland og til 6 spor fra Hedeland til Roskilde Vest.***

☒ ***Frederikssundmotorvejen er udbygget til 6 spor mellem Motorring 3 og Motorring 4 og med 4 spor mellem Motorring 4 og Tværvej.***

☒ ***Tværvej er etableret som 2-sporet vej mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej.***

☒ **Køge Bugt Motorvejen er udbygget til 8 spor mellem Greve Syd og Solrød Syd.**

☒ **Helsingørmotorvejen er udbygget til 6 spor mellem Øverødvej og Hørsholm Syd.**

☒ **Nordhavnsvej er etableret som 4-sporet vej mellem Helsingørmotorvejen og Kalkbrænderihavnsgade.**

☒ **Nørrebrogade er lukket for biltrafik ved Nørrebro Station.**

Den kollektive trafikbetjening er forudsat uændret i forhold til dagens situation.

Kan regeringen garantere at disse investeringer er gennemført i 2016?

Hvorfor ønsker regeringen at indføre BRIK – inden at disse væsentlige forudsætninger ER på plads?

Når regeringen ønsker at indføre et nyt skattesystem der omfatter en hel del borgere, et erhvervsliv og en række gæster i byen – er det så ikke rimeligt at der gennemføres en VVM undersøgelse inden der træffes beslutning?

Tidsplanen, høringsprocessen og de demokratiske spilleregler.

For at sikre at Regeringen ikke havner i en ny skandale a la Amanda, Rejsekortet og lignende, kunne man måske invitere til at udvalgte større virksomheder indenfor ringen, indgik i en prøveordning om transportafvikling. Via chip systemer vil det være muligt at tracke adfærden hos udvalgte medarbejdere – dette kunne indgå i det nødvendige analyse arbejdet.

Kan regeringen meddele de høringsberettigede organisationer hvorledes tidsplanen for lovforslaget forventes at være?

Vi har lyttet til at der vil være en høringsrunde den 26. januar – er det korrekt – så meddel venligst tid og sted?

Vil regeringen se stort på at en VVM undersøgelse kan kræves og eller er nødvendig og retfærdig?

Henrik Busch

Formand Bedre By

Detailhandler i København

Januar 2012

