



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

22.2.2012

Til Folketingets transportudvalg

Det Økologiske Råd har i nogen tid arbejdet på vedlagte plan for, hvilke forbedringer for kollektiv trafik, cykling samt parker&rejs, som skulle være færdigt inden betalingsringen åbnede – og i de nærmeste år derefter. Desværre nåede vi ikke at få planen færdig, før ringen blev droppet – en beslutning, som vi selvfølgelig dybt beklager. Men vores plan er stadig højaktuel, idet den netop angiver, hvad man kan få for 1 mia. kr/år – men vel at mærke forudsat at disse penge går til forbedringer, mens eventuelle prissænkninger finansieres på anden vis.

Pressemeddelelse

Kun trængselsafgiften vil dæmpe biltrafikken og skaffe penge til udbygning af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet

Biltrafikken i hele Hovedstadsområdet er stigende med øget trængsel, miljøbelastning og energiforbrug til følge. Og det bliver kun værre i de kommende år, hvis der ikke gøres noget. Derfor skal der handles nu, og derfor er det en kolossal fejltagelse, hvis regeringen nu giver efter for den ukonstruktive kritik af ringen, som har lydt i nogen tid. Erfaringerne fra Stockholm og London viser, at modstanden forsvinder, når først ringen er etableret.

En trængselsafgift vil kunne dæmpe biltrafikken. Den vil samtidig kunne sikre finansiering af en moderne og effektiv kollektiv trafik, herunder indhente det efterslæb i udbygning af den kollektive trafik, der har været i Hovedstadsregionen. ”Indførelsen af en trængselsring forudsætter, at der er synlige og velfungerende forbedringer klar fra dag 1 for ringens åbning, så pladsen til de eksisterende og de nye rejsende ikke bliver dårligere end nu”, udtaler Christian Ege, sekretariatsleder, Det Økologiske Råd. ”Sådanne har endnu ikke været præsenteret – men så meget desto mere usagligt vil det være at droppe ringen, inden sådanne løsninger er fremlagt”.

Det Økologiske Råd giver hermed et helt konkret bud på, hvordan den kollektive trafik kan forbedres fra dag 1 og på længere sigt.

Fra dag 1 skal der være flere busser klar til at tage mod de nye passagerer: øget frekvens på eksisterende ruter og nye direkte motorvejsbusser. Kapaciteten i metroen skal snarest muligt udvides ved flere tog i timen og der skal sikres flere vogne på S-tog og regional tog i myldretiden.

Der skal sikres bedre forhold for cyklisterne med forbedrede cykelstier og fremskyndelse af supercykelstierne.

Desuden skal der anlægges flere parkeringspladser for biler og cykler ved de eksisterende stationer.

Der skal i perioden op til åbningen af trængselsringen endvidere tages konkrete skridt til en mere langsigtet udvidelse af kapaciteten i den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Det skal bl.a. undersøges og besluttes, hvor det er bedst at udvide metronettet, og hvor det er bedre at bygge letbaner.



Det Økologiske Råd foreslår, at der bruges 1 mia kr om året på at forbedre den kollektive trafik og cykeltrafikken. Giver trængselsringen et større provenu, kan det bruges til at fremrykke investeringerne eller til at sætte taksterne i den kollektive trafik ned

I vedlagte bilag er de konkrete forslag til udbygning af den kollektive trafik omtalt.

Christian Ege, sekretariatsleder, Det Økologiske Råd

Yderligere oplysninger: Christian Ege 28580698



Bilag: De konkrete forslag

Skal være klar dag 1 for trængselsringens åbning:

- Frekvenserne for S- og E- busserne i Hovedstaden og R-busser på Sjælland øges med 20 % i gennemsnit.
- Højklassede busser i eget tracé fra Nørreport Station og ud til Nørre Campus og Ryparken Station og på Frederikssundsvej
- Nye busruter på motorvejene ind til København, f.eks. fra Nykøbing F, Stege og Slagelse til Ballerup station og videre til København. Der føres busruter forbi eventuelle nye parkeringsanlæg. De steder hvor motorvejene er 6-sporede, udlægges et spor i hver retning til "fast lane", reserveret til busser samt til biler med mere end én person.
- Så snart som muligt indkøbes ekstra vogne til både regional- og S-tog, så alle tog har fuld længde i myldretiderne. Samtidig minimeres antallet af togvogne, der er til service i myldretiderne. Så snart det er muligt at skaffe dem indkøbes yderligere S-tog og regionaltog. Skulle det lykkes at få IC4-togene ud at køre, vil der automatisk være langt flere tog til rådighed, idet man allerede har forlænget lejeaftalen på dobbeltdækkertogene for at dække kapaciteten, mens vi venter på IC4-togene.
- Tiden mellem metrotogene reduceres hurtigst muligt fra 120 sekunder i dag til 110 sekunder mellem togene, hvilket betyder 9 % flere tog.
- Arbejdet med cykelsuperstier i København skal intensiveres. Albertslundruten, som allerede er planlagt, gennemføres hurtigst muligt, og arbejdet med planlægning og igangsættelse af de øvrige ruter speedes op.
- Parkeringsanlæg for cykler og biler ved de eksisterende stationer og større busterminaler udbygges. Denne udbygning forudsættes finansieret af den 1 mia kr som i 2009 er afsat i Det grønne Trafikforlig fra 2009 til forbedring af adgangsforhold på stationer, herunder til parker og rejs-anlæg.

Der skal samtidig planlægges en væsentlig udvidelse af kapaciteten i metro eller letbane på længere sigt

Der skal i perioden op til åbningen af trængselsringen tages konkrete skridt til at udvide kapaciteten i den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Det skal i den forbindelse undersøges og besluttes, hvor det er bedst at udvide metronettet, og hvor det er bedre at bygge letbaner. Der foreligger forslag om nye metrolinjer (udover metrocyringen, som er under opførelse) respektive letbanelinjer (udover ring 3 letbanen, som er besluttet). De nye forslag dækker områderne Husum - Lufthavnen, Tingbjerg - Amager og Nordhavn - Hvidovre.

Økonomi



Vi forudsætter et provenu på 1 mia. kr/år fra ringen. Det har ganske vist på det seneste forlydt, at Finansministeriet skulle have beregnet provenuet til kun 7-800 mio. kr/år. Men det skyldes bl.a. at man har modregnet tabt afgiftsprovenu ved at færre køber bil i hovedstaden, og ved at der brændes mindre benzin og diesel af. Men det er urimeligt at belaste trængselsringen med dette. Her vil vi henvise til energiområdet, hvor selv VK-regeringen i deres udspil for foråret 2011 sagde, at det ikke stred imod skattestoppet at foretage en generel hævnning af satserne på energiafgifter for at kompensere for det provenutab, som ville opstå som følge af mere vedvarende energi og energibesparelser. Det er det samme man skal gøre her. Hvis staten mister provenu som følge af at folk kører mindre i bil, må provenuet opretholdes via en lille generel hævnning af satserne på registrerings- samt benzin- og dieselafgifterne – ikke ved at tage provenu fra betalingsringen.

I vores forslag anvender vi:

- 300 mill kr/år til nye tog i S-togs og regionaltogstrafikken
- 80 mio kr/år til cykelsuperstier og andre cykelinitiativer.
- 100 mio kr/år til ekstra udbygning af bustrafikken

I alt: 480 mio kr, heraf kommer 380 mio kr fra trængselsafgiften og 100 mio kr fra øgede passagerindtægter.

Derudover anvendes

- Mindst 620 mill kr/år til udbygning af letbane- og metronettet.

De første 2 år – inden ringen åbner – kan midlerne f.eks. skaffes ved at optage lån i det forventede provenu fra ringen. Men man behøver kun låne de 380 mio. kr/år samt evt. mindre beløb til projektering af letbane eller metro, idet selve anlæggelsen heraf ikke kan påbegyndes før ringen åbnes i 2014.