

## Samrådsspørgsmål F-I vedr. trængselsafgift

---

### **Indledning:**

Inden jeg svarer konkret på de resterende samrådsspørgsmål, vil jeg godt indlede med at fortælle nærmere om den høringsfase om trængselsafgiften, som vi går i gang med nu.

Trængselsafgiften skal forbedre mobiliteten i hovedstadsområdet. Som pendler skal man kunne regne med toget og bruge mindre tid i kø på vejen.

Regeringen vil nu gennemføre en høringsrunde, så vi kan få indrettet trængselsafgiften på den bedst mulige måde. Målet er, at vi inden jul får så mange bidrag som muligt fra relevante



parter.

Jeg er derfor i fuld gang med at indlede en dialog med de berørte kommuner for at høre nærmere om deres ønsker og behov i forhold til den kommende trængselsafgift. Det gælder både i forhold til Københavns Kommune og i forhold til omegnskommunerne.

Derudover vil jeg invitere til en konference om trængselsafgiften, hvor både kommuner og organisationer vil have mulighed for at komme til orde. Transportudvalget vil naturligvis også blive inviteret til at deltage i konferencen.

Ambitionen er så, at vi kan fremsætte et lovforslag for en konkret model for trængselsafgiften i begyndelsen af 2012,



således at Folketinget vil kunne vedtage lovforslaget i indeværende samling.

Herefter vil trængselsafgiften kunne implementeres, således at den vil være klar medio 2014.

Der er derfor ingen tvivl om, at vi nu for alvor er i gang - med kurs mod et bedre og mere attraktivt hovedstadsområde - og jeg håber virkelig, at I vil være med.

### ***Spørgsmål F***

*”På hvilken baggrund forudsætter regeringen et årligt nettoprovenu fra en betalingsring ved København på hele 2 mia. kr. når erfaringerne fra Stockholm er, at der høstes et nettoprovenu på blot 1/2 mia. kr.? Finder ministeren, at en sådan forudsætning er i samklang med regeringens økonomiske*



*forsigtighedsprincip?”*

*Samrådsspørgsmålet er stillet efter  
ønske fra Lars Barfoed (KF)*

**Svar:**

Mit konkrete svar på spørgsmålet fra Lars Barfoed om provenuet er, at det ville overraske mig meget, hvis provenuet skulle være det samme i København og Stockholm.

Provenuet afhænger af trafikforholdene, betalingsringens udformning og placering, takststrukturen, antal dage, der opkræves afgift og en række andre forhold, som vil være forskellige fra by til by.

Det præcise provenu vil derfor afhænge af den nærmere udformning af



trængselsafgiften, som vi nu skal drøfte med de forskellige interessenter.

### ***Spørgsmål G***

*”Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med regeringens økonomiske forsigtighedsprincip at billetpriserne i den kollektive trafik påtænkes sænket flere år før betalingsringens etablering? Herunder ønskes oplyst, hvorledes regeringen påtænker at dække det forventede hul i statskassen.”*

*Samrådsspørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF)*

### **Svar:**

Til Kim Christiansens spørgsmål om billetpriserne vil jeg sige, at helt præcist hvilke instrumenter vi vil tage i brug for at gøre den kollektive trafik billigere vil



afhænge af den kommende tids arbejde med at udarbejde en konkret model for trængselsafgiften.

Men det er naturligvis en klar forudsætning for arbejdet, at den etableres på en økonomisk ansvarlig måde.

Som tidligere nævnt ser jeg gerne et bredt samarbejde, og jeg håber, at vi kan finde en løsning i fællesskab.

### ***Spørgsmål H***

*”Hvilke initiativer har regeringen planlagt med hensyn til at øge kapaciteten i den kollektive trafik i forbindelse med etablering af en betalingsring ved København?  
Herunder i regionaltoget og S-toget, hvor mange passager i forvejen er henvist til*



*ståpladser i myldretiden? Og hvordan påtænker regeringen af finansiere en sådan kapacitetsudvidelse?”*

*Samrådsspørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V)*

**Svar:**

Til Kristian Pihl Lorentzens spørgsmål om kapaciteten i den kollektive trafik vil jeg sige følgende:

Vi har i regeringen en vision om at skabe et mere effektivt transportsystem og samtidig give borgerne et bedre og mere attraktivt bymiljø i København.

Det handler netop ikke om, at vi gerne vil straffe bilisterne eller, at vi bedre kan lide toge end biler. Tværtimod bekymrer vi os om den enkelte borgers hverdag og



livskvalitet, hvad enten man kører i bil, tager toget, cykler eller løber på arbejde.

Den politiske vision handler slet ikke om biler, busser og tog, men om mennesker og en hverdag som skal hænge sammen. Hvor du kan komme hurtigere frem i din bil eller benytte et bedre og billigere kollektivt trafiktilbud.

Samtidig vil de mange, mange mennesker som dagligt færdes i hovedstaden blive fri for en masse trafikstøj og luftforurening til gavn for både sundheden og livskvaliteten.

Men trængselsafgift får vi derfor:

- et mere effektivt transportsystem, hvor man kan komme hurtigere frem i bil,
- et bedre og billigere kollektivt





transportsystem og,

- et sundere bymiljø med færre sundhedsskadelige partikler og mindre støj.

Med alle de åbenlyse fordele, forstår jeg simpelthen ikke, hvorfor oppositionen har så meget imod forslaget.

Som jeg nævnte i min indledning, kommer der nu en høringsrunde, hvor alle berørte parter kan komme til orde.

Jeg forventer, at der vil være mange ønsker til de tekniske spørgsmål vedrørende trængselsafgiften. Og de spørgsmål vil der også komme svar på.

Lige nu savner jeg en debat om det politiske mål for trængselsafgiften. Sagen handler jo om, at en ny regering



har nogle nye og konstruktive bud på, hvordan vi kan skrue vores transportsystem bedre sammen, så hverdagen og livskvaliteten kan blive bedre for mange.

Regeringspartierne har været med til at gennemføre en række transportinvesteringer i hovedstadsområdet. Det er vi stolte af. Men vi vil ikke sidde på hænderne og vente, mens der går endnu mere tid tabt i bilkøerne. Det er ikke et spørgsmål om enten den ene løsning eller den anden, men om at sikre en mobiliteten i hovedstadsområdet.

Det formål tror jeg også oppositionen kan tilslutte sig. Jeg vil derfor endnu engang opfordre til et bredt samarbejde, hvor vi finder en løsning i fællesskab.



### **Spørgsmål I**

*”Mener ministrene, at der fortsat skal være særordninger for passage af betalingsringen for personer bosat på Amager, som lovet af regeringspartierne S og SF forud for folketingsvalget? Ministeren bedes i den forbindelse oplyse, om man påtænker at lave særordninger for øvrige indbyggere i og omkring København? Endvidere bedes ministeren oplyse, hvordan særordninger vil påvirke det samlede provenu fra betalingsringen.”*

*Samrådsspørgsmålet er stillet efter ønske fra Leif Mikkelsen (LA)*

### **Svar:**

Til Leif Mikkelsens spørgsmål om særordninger vil mit svare være, at det



er vigtigt, at vi nu gennemfører dialogen om regeringens forslag.

Den nærmere udformning af trængselsafgiften, også i forhold til eventuelle særordninger, vil afhænge af dette arbejde.

Men det er klart, at der selvfølgelig skal findes gode løsninger for de borgere, som rammes særligt uhensigtsmæssigt.

### **Afslutning:**

Jeg vil godt afslutte med at konstatere følgende:

Oppositionen var i 2009 sammen med Socialdemokraterne, Radikale Venstre og SF med til at underskrive en aftale om,

- at støj og luftforureningen i byerne skal



ned,

- at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken,

og,

- at transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned.

En trængselsafgift i København vil bidrage til at opfylde alle disse målsætninger.

Jeg forstår derfor ikke den skepsis, som oppositionen lægger for dagen.

Vil man bare se til, mens trafikken på vejene stiger og stiger, og bilkøerne bliver længere og længere? Er man ikke længere enig i de målsætninger, vi i fællesskab stillede op i 2009?

Når jeg kigger på oppositionen, så er der stort set kun kritik og ingen løsningsforslag. Det gælder også samrådsspørgsmålene. De indeholder ikke et eneste løsningsforslag.



Endelig er der en ambitiøs regering, der vil sikre fremkommeligheden i København. Men det er samtidig også en udstrakt hånd.

Som politiker må man have visioner for ens arbejde. Efterfølgende skal vi have konkretiseret forslaget, så vi kan give svar på alle de mere detaljerede spørgsmål, der er stillet.

Jeg håber oprigtigt, at vi kan blive enige om et bredt samarbejde og finde et fælles fodslag i denne sag.