

Det Økologiske Råd

Verdensnaturfonden WWF

Dansk Elbilalliance

26. september 2013

Pressemeddelelse

Trængselskommissionen løser opgaven halvt

Trængselskommissionen giver mange gode anbefalinger til styrkelse af kollektiv trafik og cykling samt af et landsdækkende forsøg med roadpricing. Men den formår ikke med sine anbefalinger faktisk at reducere trængslen og forureningen i 2025. Dette vil kræve, at der også lægges begrænsninger på bilkørslen.

Trængselskommissionen skulle vise, hvordan man kan mindske trængslen i Hovedstadsområdet og mindske forureningen – bl.a. ved at overflytte rejsende til kollektiv og cykling. Kommissionen anbefaler en række tiltag, som vil trække i den rigtige retning – f.eks. udbygning af cykel-infrastruktur (supercykelstier, cykelparkerings-faciliteter m.v.), tog (letbaner, forbedringer af S-banen, længere S-tog i myldretiderne) og busser (hurtige busser – i separate baner).

Men samlet set får vi over 50% mere trængsel end i dag, selv med kommissionens anbefalinger gennemført – uden kommissionens anbefalinger vil trængslen fordobles. Samtidig stiger transportens CO₂-udslip. Det skyldes, at man ikke griber fat om nældens rod med virkemidler der begrænser biltrafikken, også på kort sigt. Kommissionen påviser, at roadpricing kan nedbringe trængslen ift. i dag, og den anbefaler et storskalaforsøg med roadpricing, hvilket er rigtig godt. Det nytter ikke at blive ved med at tale om, at roadpricing er svært at realisere – man må finde ud af hvordan det kan ske i praksis. Men under alle omstændigheder vil det tage 5-7 år at realisere roadpricing. Derfor skal vi gøre noget andet i mellemtiden. Her ville parkerings-restriktioner i København være et oplagt tiltag, f.eks. et stop for skattefri fri parkering ved arbejdspladser.

”Det er fint at kommissionen anbefaler styrkelse af kollektiv trafik og cykling – men uden begrænsninger på biltrafikken vil trængslen alligevel stige. Og forslagene til udvidelser af motorveje kan vi ikke støtte”, udtaler Frederik Hoedeman, Verdensnaturfonden WWF.

Hvad angår mindskelse af forureningen foreslår kommissionen skærpelse af miljøzonen i København/Frederiksberg, så der også stilles krav om, at ældre og mere forurenende person- og varebiler ikke må køre ind i byen. Samtidig peges på at alternative drivmidler – el til personbiler og (bio)gas til tung transport – er klar til indførelse og skal fremmes. Men den foreslåede skærpelse af miljøzonen vil ikke være tilstrækkeligt til, at Danmark kan overholde EU's krav til luftkvalitet i 2015. Hertil kræves yderligere krav om fjernelse af kvælstofoxider fra tunge køretøjer.

Det er positivt at kommissionen anbefaler en ny organisering af den kollektive trafik, så de nuværende 4 trafikelskaber i Hovedstadsområdet tvinges til at arbejde bedre sammen.

Kommissionen forsømmer at pege på, hvordan dens anbefalinger kan finansieres. Her peger et mindretal på 5 medlemmer på, at man kunne skaffe 1,9 mia. kr/år, som staten i dag mister som følge af forældede og unødvendige fradrag i bilernes registreringsafgift – fradrag for f.eks. bilradio, ABS-bremser og selealarmer, som er standardudstyr i dag. Dette ville altså alene kunne skaffe ca. 23 mia. kr frem til 2025. Til sammenligning foreslås initiativer for 25-35 mia. kr frem til 2025 – hvis man fratrækker forslag om vejudvidelser, som vi ikke støtter.

”Mange gode forslag i kommissionens rapport kunne udnyttes effektivt som incitamenter for indfasning af grøn transport og nye grønne transportteknologier, udtaler Lærke Flader, Dansk Elbilalliance.

”Det er et godt grundlag for politikerne at handle på. Nu må de træde i karakter med tiltag, som faktisk begrænser både trængslen, luftforureningen og CO₂ udledningerne”, udtaler Christian Ege, Det Økologiske Råd.

Christian Ege, Det Økologiske Råd

Frederik Hoedeman, Verdensnaturfonden WWF

Lærke Flader, Dansk Elbilalliance

Yderligere oplysninger: Christian Ege: 33181933/28580698

Uddybning

Trængselskommissionen har vurderet hvad Road Pricing vil betyde for trafikomfang og turmønstre samt miljø i Hovedstaden:

Tabel 9 Forsinkelsestid 2012 og 2025 i pct. af den samlede bilrejse på hverdage², takstniveau eksempel 1

Område	2012	Basis 2025	Strategi	Strategi og roadpricing
Indre bydele	10,4 %	15,3 %	13,6 %	10,6 %
Ringbyen	5,0 %	9,6 %	8,3 %	4,5 %
Korridorerne	3,7 %	5,5 %	5,2 %	4,1 %
Ialt	5,6 %	9,2 %	8,2 %	5,2 %

Denne analyse viser at man med roadpricing kan opnå at bilisternes forsinkelser kan reduceres i forhold til basisfremskrivningen og der kan endda opnås forbedringer i forhold til situationen i 2012.