

Gulerod frem for pisk – drop betalingsringen

Folketingets Transportudvalg var i starten af det nye år på studietur til Oslo, Stockholm og London for at se på erfaringer med betalingsringe i de tre hovedstæder. Turen gav imidlertid ikke anledning til, at Venstre dropper modstanden imod en betalingsring ved København. Tværtimod blev jeg bekræftet i, at bompenge absolut ikke er løsningen på de trafikale udfordringer i vores hovedstad.

Forskelle på storbyer

Situationen i de tre storbyer nemlig meget forskellig fra det vi finder i København. I Oslo er hovedformålet med bompengene indkrævning af ekstra skatter, som kan bruges til finansiering af trafikale infrastruktur. Desuden er der i Oslo en ganske anderledes geografi, idet byen ligger ned til fjorden omgivet af fjelde. I Stockholm er hovedformålet med bompengene godt nok at begrænse trængslen i byen. Og det er faktisk lykkedes at reducere trafikken med 18-20 pct. inden for ringen. Men også her er der en helt anden geografi, end den vi kender fra København. Stockholm kan dækkes af blot 18 betalingsstationer, mens behovet i København formentlig er mindst 40-50. Det var i øvrigt interessant at erfare, at nettoprovenuet fra betalingsringen i Stockholm var omkring 450 mio. kr. om året. Det indikerer, at den røde regering er gåt afmarcheret, når den regner med indtægter på 1½-2 mia. kr. om året. I London har man en særdeles veludbygget kollektiv trafik med undergrundsbaner og busser som de bærende elementer. Det kan man desværre ikke sige om København de første 5-10 år. Desuden er bilafgifterne i England langt lavere end det tårnhøje niveau, vi desværre har i Danmark. Det er også interessant, at man i London har droppet en udvidelse af betalingsringen på grund af massiv modstand fra befolkningen. Endelig skal man notere sig, at både trafikmængden og luftforureningen faktisk er faldet i København de seneste 5 år. Hvorfor vil regeringen sparke en åben dør ind med et trafikalt eksperiment i stor skala?

Frit valg af transportform

Venstre går ind for borgernes frie valg af transportform. Den enkelte familie skal have frihed til og mulighed for at vælge ud fra dens konkrete behov. Bilisterne skal derfor ikke plukkes yderligere fordi de benytter bilen for at kunne passe deres arbejde og spare transporttid. Det står dog klart, at der er brug for et stort løft af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, så der kommer et mere attraktivt alternativ til bilen. Det gælder med hensyn til målrettede investeringer, hvoraf en del blev iværksat med den brede trafikaftale fra 2009. Og det gælder med hensyn til en bedre organisering af den samlede kollektive trafik, så der kommer langt bedre sammenhæng og service for de rådige ressourcer set med passagerens øjne. Her kan vi lære meget af München, hvor alle dele af den kollektive trafik spiller sammen som et velklingende orkester. Desuden er der brug for en østlig ringvej/havnetunnel, der kan fjerne en stor del af trafikken fra centrum. Endelig skal vi anlægge langt flere P-pladser ved stationer og busterminaler samt i selve København.

Sporene er allerede lagt til en helhedsplan for hovedstadsområdet

Med den brede trafikaftale fra januar 2009 blev der igangsat en stor strategisk analyse af, hvordan vi får løst de langsigtede trafikale udfordringer i hovedstadsområdet. Herunder laves der delanalyser for en række elementer, der alle skal bidrage til en forbedring af den kollektive trafik samt bedre fremdrift på vejene. Analyserne skal være klar i 2013, hvor vi så har et sikkert grundlag for at lave en trafikale helhedsplan. Målet er naturligvis at sikre sammenhæng og helhed i planlægningen for hele hovedstadsområdet på samme visionære måde, som da man for årtier tilbage lavede den store fingerplan.

Læs trafikaftalen, Helle

Med forslaget om en forhastet indførelse af en betalingsring ser regeringen helt bort fra de mange fremadrettede tiltag, som S, R og SF selv var med til at aftale i 2009. Disse tiltag vil sammen med metrocityringen indebære et markant løft af den kollektive trafik i de kommende 6-8 år. Og om 1-1½ år har vi alle de analyse-mæssige byggeklodser til en visionær, trafikalt helhedsplan for hovedstadsområdet. Derfor er det komplet urimeligt og utidigt, at den røde regering partout vil gennemtrumfe et vanvittigt trafikalt eksperiment på rekordtid sammen med Enhedslisten. Det klinger hult når regeringen med statsministeren i spidsen spørger, hvad Venstre vil i denne sag. Hun kan blot læse den historiske trafikaftale fra januar 2009, som hendes eget parti var med til at lave.

Høring om betalingsringen

I øvrigt ser jeg meget frem til Transportudvalgets høring om betalingsringen den 26. januar 2012. Her får vi lejlighed til at komme et spadestik dybere og høre indlæg fra grupper, som vil blive ramt hårdt i hverdagen, hvis det lykkes regeringen at gennemtrumfe ringen. Herunder omegnskommunerne, lønmodtagerne, erhvervslivet og togpendlerne.

Afslutningsvis et vigtigt budskab til regeringen: Tag dog bestik af de mange tiltag, som allerede er søsat med bred politisk opbakning. Hold op med at køre i ring og drop det røde ideologiske felttog med en betalingsring, der gør det dyrere at være dansker og dyrere at passe det daglige arbejde.

Hvor der er vilje, er der vej!

Med venlig hilsen

Kristian Pihl Lorentzen



FOLKETINGET



Medlem af Folketinget (V)
Trafikordfører for Venstre

Christiansborg
DK-1240 København K.

Tlf. +45 33 37 55 00
Dir. +45 33 37 45 60
Mobil: +45 27 52 28 18

www.kplorentzen.dk
