



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Overborgmesteren

Finansminister Lars Løkke Rasmussen  
Transportminister Lars Barfoed  
Klima- og energiminister Connie Hedegaard  
Skatteminister Kristian Jensen  
Miljøminister Troels Lund Poulsen  
Økonomi- og erhvervsminister Lene Espersen  
Kulturminister Carina Christensen

CC: Folketingets Trafikudvalg

Dokumentnr.  
2009-31150

København den  
19. januar 2009

### Trafik i hovedstaden

Der er i dag bred enighed om, at danskerne fremover skal betale en form for kørselsafgift. Regeringen har med sit udspil "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" taget hul på en vigtig diskussion om, hvad prisen for at benytte vejene skal være, og hvordan bilisterne skal betale.

Vi tager til efterretning, at regeringens opfattelse er, at roadpricing kan være en god løsning på langt sigt. Men det er ofte dyrt, forbundet med usikkerhed og kan tage lang tid, at være de første til at introducere ny teknologi. Hertil kommer, at regeringens model vil medføre en stor økonomisk omfordeling mellem hovedstadsområdet og provinsen. De penge hovedstadsområdets borgere skal betale vil i væsentligt omfang blive brugt til at nedsætte registreringsafgiften i provinsen. Kommuneforum er derimod af den opfattelse, at provenuet skal bruges til at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Det samfundsmæssige tab er årligt ca. 6 mia. kr., ved at folk holder i kø i hovedstadsområdet. Det svarer til ca. 15.000 fuldtidsansatte sygeplejersker. Gennemsnitshastigheden er faldende og på visse strækninger under 20 km/t i myldretiden. Vores undersøgelser peger på, at hvis ikke der gøres noget frem til 2015, vil trafikbelastningen være steget med ca. 20 pct. og der vil være en CO<sub>2</sub> udledning på 250.000 tons, svarende til en stigning på 50 pct.

Hovedstadsområdet spiller en afgørende rolle for hele Danmarks økonomi. Analyser viser, at 100 nye job i hovedstadsregionen typisk skaber 20 job i resten af landet. Det betyder, at investeringer i hovedstaden skaber fordele for resten af landet.

Den forventede trafikvækst lægger et yderligere pres på infrastrukturen i Hovedstadsområdet. Derfor er det vigtigt med en samlet plan for trafikudviklingen i hovedstadsområdet. Der er bl.a. behov for investeringer, der kan lette presset på ringforbindelserne rundt om hovedstaden. Kommuneforum ønsker en letbane langs ring 3 for dermed at lede trafikvæksten over i en effektiv og veludviklet

Rådhuset  
1599 København V

Telefon  
3366 3366

Telefax  
3366 7008

Direkte telefon  
3366 2201

E-mail  
Overborgmesteren@kk.dk

www.kk.dk

kollektiv trafikbetjening vest om byen. En østlig ringforbindelse/havnetunnel vil styrke erhvervslivet i hovedstadsområdet gennem en forbedring af tilgængeligheden og mobiliteten og reduktion af trængselen i væsentlige dele af hovedstaden. En havnetunnel vil endvidere medvirke til en mere koncentreret og dermed bæredygtig byudvikling i hovedstadsområdet. Hertil kommer også nødvendigheden af øgede investeringer i kollektiv transport både i Hovedstadsområdets østlige samt vestlige områder.

I Kommuneforum, der består af 16 kommuner i hovedstadsområdet, er vi langt med overvejelserne vedrørende indførelsen af trængselsafgifter baseret på en betalingsring.

Det foreslåede system med trængselsafgifter er omkostningseffektivt og vil hurtigt skabe et overskud, der kan investeres i forbedringer af infrastrukturen og den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Hvis afgiftsprovenuet bl.a. investeres delvis i forbedringer i det kollektive trafiksystem, viser beregninger, at det vil give minimum 25 mio. flere passagerer hovedsageligt i busser.

Trængselsafgifter vil løse flere af de trafikale udfordringer i hovedstadsområdet. Det vil bl.a. nedsætte transportarbejdet med 4 pct. i hele hovedstadsområdet og knap 25 pct. inden for betalingsringen. Og det betyder naturligvis også, at udledningen af CO<sub>2</sub> sænkes og vi løser en markant del af problemerne med kvælstofdioxid og partikelforurening. Det vil være et stærkt signal at sende i forbindelse med Danmarks værtsskab for klimatopmødet i 2009.

Kommuneforum stiller gerne vores undersøgelser til rådighed for regeringens videre arbejde, idet vi forventer, at provenuet genereret i hovedstadsområdet vil kunne bruges til at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Kommuneforum vil med glæde indgå i et samarbejde med regeringen om at finde den bedste løsning.

Med venlig hilsen

På vegne af Kommuneforum



Ritt Bjerregaard



## **Bilagsnotat vedr. Kommuneforums brev til regeringen: trafik i hovedstaden**

19-01-2009

Sagsnr.  
2007-42411

### **Trængselsafgifter er nødvendigt for Hovedstadsområdet**

Dokumentnr.  
2009-31214

Regeringen har med sit udspil ”Bæredygtig transport – fremtidens infrastruktur” sat en vigtig dagsorden. Med udspillet tager regeringen hul på diskussionen om, hvordan vi skaber bæredygtige løsninger på fremtidens trafikale udfordringer.

Kommuneforum er et samarbejde mellem 16 kommuner i hovedstadsområdet. Vi deler mange af regeringens mål og midler. Vi er blandt andet glade for, at regeringen ser vejafgifter som et middel til at begrænse trængslen på vejene.

Kommuneforum har gennem længere tid arbejdet på en model for, hvordan vi kan begrænse trængslen på hovedstadens veje og samtidig forbedre den kollektive transport.

Den viden, vi har opnået på området, vil vi gerne dele med regeringen.

#### **Nødvendigt at regulere biltrafikken**

Der er behov for at øge fremkommeligheden i Hovedstadsområdet, reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og afhjælpe de lokale miljø- og sundhedsproblemer. De mål når vi bedst ved at forbedre alternativerne til bilen, og motivere bilisterne til at anvende disse alternativer.

Mennesker er mere tilbøjelige til at ændre deres adfærd, når de selv skal være med til at betale de økonomiske konsekvenser, deres handlinger har for samfundet og for miljøet. Derfor bør der opkræves en form for kørselsafgifter, hvis biltrafikken skal reduceres. Navnlig når motorveje og andre centrale vejstrækninger bliver udbygget, opstår der et behov for at benytte økonomiske incitamenter til at begrænse biltrafikken i hovedstadsområdet.

Udviklingen med øget privatbilisme bliver i disse år yderligere understøttet af, at benzinpriserne er steget væsentligt mindre end taksterne i den kollektive trafik.

Der er mange strategier og tiltag, der kan igangsættes for at øge fremkommeligheden og mobiliteten og nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren. Det tiltag, der vil give de største virkninger er trængselsafgifter. Indtægterne herfra skal blandt andet investeres i en forbedring af den kollektive trafik.

**Roadpricing kan først implementeres på længere sigt**

#### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 4a  
1599 København V

Telefon  
3366 2363

Telefax  
3366 7003

E-mail  
jaz@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Vi tager til efterretning, at Regeringen vil undersøge mulighederne for satellitbaserede kørselsafgifter fra 2015. På lang sigt vil det være den rigtige løsning for hele Danmark. Men vores undersøgelser peger på, at hvis ikke der gøres noget frem til 2015, vil trafikbelastningen være steget med ca. 20 %, hvilket giver mere trængsel og spildt tid i trafikken. Til sammenligning er trængslen i hovedstadsområdet steget med mere end 10 % om året de seneste år, og nogle strækninger er så hårdt belastet, at rejsehastigheden er faldet til under 20 km/t i myldretiden.

Det samfundsmæssige tab er årligt ca. 6 mia. kr., ved at folk holder i kø i hovedstadsområdet. Det svarer til ca. 15.000 fuldtids-ansatte sygeplejersker.

Ved indførelse af road pricing bør provenuet fra hovedstadsområdet anvendes til at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet – herunder letbane og busser.

Vores beregninger viser, at regeringens model vil betyde, at hovedstadsområdet hvert år overfører 5-7 mia. kr. til resten af landet.

Ud fra egne undersøgelser er det Kommuneforums vurdering, at et roadpricing-forslag ikke vil kunne nå at blive implementeret i 2015. Den væsentligste udfordring er, at ingen lande har indført et system endnu, så teknologirisikoen er meget stor - der er ikke tale om "hyldevare".

Herudover vil et system sandsynligvis ikke have de ønskede trafikbegrænsende effekter, når registreringsafgiften samtidig bliver sænket.

En sænkning af registreringsafgiften med særlig fokus på mere miljøvenlige biler vil betyde, at bilparken med årene bliver mere miljøvenlig. Men samtidig vil det betyde, at flere får råd til at købe en eller flere biler. Bilparken vil derfor blive større, parkeringsproblemerne vil øges, bilerne vil fylde endnu mere i de tætte byrum, og det samlede trafikarbejde vil sandsynligvis vokse. Dette har negative følger for trængslen. Det bør derfor nøje overvejes, hvordan ordningen skal skrues sammen, så vi ikke bare får mere trafik og flere parkerede biler.

**Vi står allerede nu overfor trængsels-, klima- og miljøproblemer** Regeringen ønsker at knække kurven for transportens udledning af CO<sub>2</sub>, men investeringsplanen sætter ikke et konkret mål for transportsektorens udledning. En reduktion på 20 procent i 2020 fra transportsektoren vil stå mål med EU's overordnede målsætning, som Danmark bliver forpligtiget af. Ydermere har eksperter estimeret, at samfundet taber, hvad der svarer til 10 mia. kroner om året i tabt arbejdstid på grund af trængsel og kø-kørsel, så jo længere tid, der går inden trængslen reduceres, jo flere penge tabes der.

De løsninger, regeringen peger på, er alle mere langsigtede løsninger. Men hvad gør vi på kort og mellemlang sigt?

### **Klimaudfordringen**

Alene i Københavns Kommune står transporten for 21 % af den samlede CO<sub>2</sub> emission. Fremskrivning af udviklingen frem til 2025 viser, at andelen alt andet lige vil vokse til cirka 30 %. Stigningen skyldes bl.a., at emissioner fra andre sektorer vil falde mere end emissionerne fra transport.

Hovedparten af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten kommer fra vejtrafikken, nemlig 74 %. Personbiler og varebiler har en stor gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission pr. person pr. transporteret km i forhold til den kollektive trafik og cyklen. For at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren er det nødvendigt at fokusere på at finde disse reduktioner i vejtrafikken.

Vurderinger i forbindelse med arbejdet med en Klimaplan for Københavns Kommune viser, at trængselsafgifter er det eneste enkeltstående projekt inden for transportsektoren, der kan give en stor samlet CO<sub>2</sub>-reduktion – så stor at den sammen med den fremskrevne udvikling næsten vil kunne nå målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet med 20 %.

### **Luftforureningen**

Danmark er bundet op på konkrete målsætninger for luftforureningen fastfast af EU, hvor udledningen fra transportsektoren er et af hovedindsatsområderne. 42 % af kvælstofoxiderne stammer fra transportsektoren, og det er især langs de trafikerede veje, at problemerne med luftforurening findes.

Regeringens målsætning, som fremgår af ”Ren luft til alle”, er klart definerede grænseværdier, der skal overholdes. Grænseværdierne for udledningen af partikler trådte i kraft 1. januar 2005, mens grænseværdierne for kvælstofdioxid skal opfyldes fra 1. januar 2010. Regeringen påpeger selv, at der endnu er et stykke vej, før vi når målsætninger på disse to områder.

Undersøgelser viser, at luftforureningen og specielt de små partikler et stort problem. I 2005 blev grænseværdierne for PM<sub>10</sub> (50 µg/m<sup>3</sup>) overskredet 64 gange i København, og 29 dage mere end EU tillader. Der er derfor behov for at gøre en hurtig og målbar indsats for at opfylde de lovmæssige krav.

### **Trængselsafgifter er løsningen på kort sigt - satellitbaseret roadpricing på længere sigt**

Kommuneforum og flere eksperter er af den holdning, at en betalingsring med fordel kan være en forløber for satellitbaseret

roadpricing. Trængselsafgifter kan nu og her sætte en stopper for den eksplosive udvikling i biltrafikken, mindske miljøpåvirkningerne og samtidig give mulighed for en tiltrængt saltvandsindsprøjtning til den kollektive trafik – herunder eksempelvis en letbane i Ring 3 – cykeltrafikken, ITS med mere. Når den satellitbaserede roadpricing er klar, kan denne løsning erstatte trængselsafgifterne.

Ministerudvalget, Bedre infrastruktur - bæredygtig transport, er i notat af 29. august 2008 blevet oplyst om, at en eller flere betalingsringe i Hovedstadsområdet vil have en positiv effekt. Samtidig oplyser Transportministeriet, at der ”kan argumenteres for, at et betalingsringssystem kan betragtes som en ny afgift, der indføres af trængsels- og miljømæssige årsager inden for skattestoppets undtagelsesklausul”. Således bør skattestoppet ikke være et argument mod indførelsen af betalingsringe i Hovedstadsområdet.

## **Hvad sker der hvis vi ikke får trængselsafgifter?**

### **Problemerne eskalerer**

Uden trængselsafgifter er den eneste mulighed på kort sigt for at forsøge at påvirke bilisterne guleroden - det vil sige investeringer i kollektiv trafik, cykeltrafik og lignende. Denne opgave er med oplægget fra regeringen stort set overladt til regionerne og kommunerne at finansiere.

Regeringens oplæg til investeringer i den kollektive transport begrænser sig til en udbygning af banerne - overhalingsspor til S-tog og København/Ringsted banen. Derimod omfatter investeringsplanen ikke projekter som Letbane i Ring 3, udvidelse af kapaciteten på Hovedbanegården og lignende.

Bustrafikken er heller ikke omfattet af investeringsplanen. Investeringerne i fremtidens bustrafik er gjort til et anliggende for kommunerne alene. Det til trods for at busserne i høj grad bliver påvirket af trængslen på vejene. Kommuneforum og eksperter vurderer, at guleroden alene ikke får bilisterne til at flytte til den kollektive trafik, og derfor forventes problemerne med trængsel og dermed problemerne for bustrafikken kun at vokse. Omvendt vil trængselsafgifter reducere biltrafikken og gøre det nemmere for busserne at komme frem, hvilket vil gøre busserne mere attraktive at benytte.

### **Bustrafikkens vilkår forværres kraftigt**

Sammen med trængselsafgifterne vil Kommuneforum investere i en såkaldt startpakke, der blandt andet skal sikre reelle alternativer til bilen allerede fra den første dag med en betalingsring. COWI har for Kommuneforum vurderet, hvilken effekt startpakken for kollektiv trafik vil have i kombination med trængselsafgifter. Med en

investering på 630 mio. kr. og et driftstilskud på 267 mio. kr. forventes det at kunne give en fremgang på 25 mio. passagerer.

Samtidig har COWI også vurderet, hvilken effekt den samme kollektive pakke vil have uden trængselsafgifter. Med en investering på 630 mio. kr. og et driftstilskud på 327 mio. kr. vil det være en fremgang på 17 mio. passagerer.

Passagerstigningen for den kollektive transport er med andre ord væsentligt større med trængselsafgifter end uden, og giver en høj grad af selvfinansiering til investeringerne.

Da der uden trængselsafgifter ikke opnås bedre fremkommelighed for busserne, bliver driftsomfanget større, og en lang række forbedringer som f.eks. hyppigere afgang vil ikke være mulig.

Konklusionen er altså, at uden trængselsafgifter bliver busdriften dårligere og dyrere.

#### Økonomi:

Som nævnt, vil driftsbudgetterne for busserne skulle øges uden trængselsafgifter, da køretiden vil øges. Eksempelvis vil det i visse tilfælde være nødvendigt at indsætte ekstra busser for at opretholde frekvensen/serviceniveauet.

Movia vurderer, at de økonomiske konsekvenser ved den øgede trængsel øger kommunernes udgifter til busdrift med op til 5 % pr. år, hvor trængslen er størst. I de 16 kommuner i kommuneforum vil det frem til 2012 betyde en udgiftsstigning på cirka 145 mio. kr. svarende til 23 % - alene for at opretholde det eksisterende serviceniveau.

### **Kommuneforum i samarbejde med regeringen**

Kommuneforum stiller gerne sin viden om trængselsafgifter til rådighed, og vi vil gerne invitere regeringen til et samarbejde om at lave en model for trængselsafgifter i Hovedstadsområdet.

Lovgrundlaget for ordningen kan tage udgangspunkt i Kommuneforums og ministeriets egne analyser. Modellen skal sikre markante reduktioner i biltrafikken, skabe indtægter til de nødvendige investeringer i en bæredygtig infrastruktur og prioritere anvendelsen af provenuet.