



KØBENHAVNS KOMMUNE

Overborgmesteren og Teknik- og Miljøborgmesteren

Regeringen og forligspartierne bag trafikaftalen En grøn transportpolitik, 2009

Sagsnr.
2010-11557

Dokumentnr.
2010-390426

Trængsels- og kørselsafgifter

I trafikaftalen En grøn transportpolitik, der blev indgået den 29. januar 2009 indgik partierne en aftale om at ville indføre nationale kørselsafgifter i Danmark. I aftalen fremgår det, at de centrale elementer i indretningen af grønne kørselsafgifter er trængsel, CO2 og miljø, samt adgang til kollektiv transport. Daværende Finansminister Lars Løkke Rasmussen inviterede Københavns Kommune og Kommuneforum til at deltage i arbejdet.

Kommunen har været inddraget i nogle møder på embedsmandsniveau samt deltaget i en studietur til Holland i 2009, men der foreligger ikke nogle konkrete resultater i relation til håndteringen af trængselssituationen i Hovedstaden.

En betalingsring vil være et væsentligt bidrag til en positiv udvikling af samfundsøkonomien. En OECD analyse påviste i 2009, at biltrafikken alene i 2007 steg med 10 procent i hovedstadsområdet, og at trængselsproblemerne hvert år koster samfundet 9 mia. kr. Tallet vil stige til 11 mia. kr. i 2015, hvis der ikke sker noget – det svarer til en halv Storebæltsforbindelse.

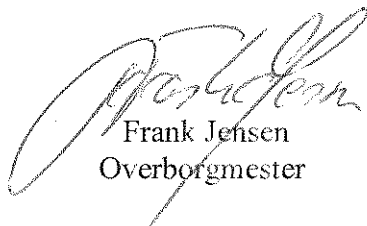
Udvalget for grønne kørselsafgifter besluttede 5. maj 2010, at man vil indføre kørselsafgifter for lastbiler ifølge den oprindelige tidsplan - og at man vil anvende kendt og gennemtestet teknologi. Hvad personbiler angår har det tidligere været partiernes hensigt at afvente udviklingen af nyt system for nationale kørselsafgifter i Holland. Holland besluttede tidligere i foråret at udskyde indførelsen af kørselsafgifter på ubestemt tid, og det er usikkert, om man med den nye hollandske regering vil arbejde videre med kørselsafgifter.

Københavns Kommune og Kommuneforum har udviklet en model for trængselsafgifter i hovedstadsområdet baseret på kendt og gennemtestet teknologi. Med en betalingsring vil man efter vedtaget lovgivning på ca. 18 måneder kunne sætte et system i drift. Med en investering på kr. 450 mio. vil man kunne mindske trængslen med mere end 20 procent indenfor betalingsringen og samtidig øge fremkommeligheden i hele hovedstadsområdet. Systemet vil kunne give et årligt netto provenu på 1,5 mia. kr., der kan investeres i mere kollektiv trafik samt infrastruktur som for eksempel en havnetunnel og letbane ved Ring 3. Samlet set vil denne model således forbedre fremkommeligheden på vejene og forbedre kapaciteten i den kollektive trafik.

Vi har brug for handling nu i denne sag. Ikke blot for at løse de aktuelle problemer med trængsel på vejene. Vores ønske om trængselsafgifter hænger nøje sammen med ønsket om at videreudvikle København som foregangsby for miljø- og klimavenlig teknologi og for at give os de nødvendige værktøjer for at imødegå luftforureningen. København skal i tæt samarbejde mellem det offentlige, regionens vidensinstitutioner og private virksomheder udvikle og implementere ny grøn teknologi, som vi efterfølgende kan eksportere til resten af verden. Det vil tiltrække investeringer til og skabe vækst i Hovedstaden til gavn for hele landet. For som OECD påpegede i 2009, så bliver der skabt 20 nye jobs i det øvrige Danmark, hver gang der bliver skabt 100 jobs i Hovedstaden.

Vi vil gerne opfordre forligspartierne til at sætte fokus på trængselsproblemet. Vi deltager gerne aktivt i, hvordan trængselsproblemet kan løses og dermed bidrage til øget fremkommelighed. Det vil være til gavn og glæde for samfundsøkonomien, borgerne og erhvervslivet.

Med venlig hilsen



Frank Jensen
Overborgmester



Bo Asmus Kjeldgaard
Teknik- og Miljøborgmester