



København den 26. januar 2012

**Transportministeriet
Vejdirektoratet
Folketingets Trafikudvalg**

Vedrørende rapporten: ”Trængselsafgift i Hovedstaden”.

Rådet for Bæredygtig Trafik har gennemgået rapporten, som vi finder fyldestgørende og vi vil derfor opfordre Folketinget til at vedtage en lovgivning om opkrævning af en trængselsafgift /miljøafgift ved Københavns Kommunegrænse og Amager. Vi har iøvrigt følgende kommentarer.

Udgangspunktet for ønsket om at få indført en sådan afgift er, at Storkøbenhavn er udsat for en kraftig trafikbelastning. Det er beboerne i centalkommunerne, børnene, de ældre, fodgængere, cyklister og buspassagererne, der er taberne i den nuværende trafikpolitik, hvor det er biltrafikken, der favoriseres med vejplads, parkeringspladser og i styringen af trafiksignalerne. Det er asocialt og urimeligt. På hverdage i 2010 krydsede 535.000 køretøjer kommunegrænsen til København (tilsammen begge retninger) mellem klokken 06 og 19. Biltrafikken holder byen i et trafikalt og miljømæssigt jerngreb.

En afgift vil lette fremkommeligheden kraftigt for biltrafikken. Dertil kommer markante forbedringer for bustrafikken, som vil kunne løfte servicen markant. Samtidig vil miljøpresset sænkes:

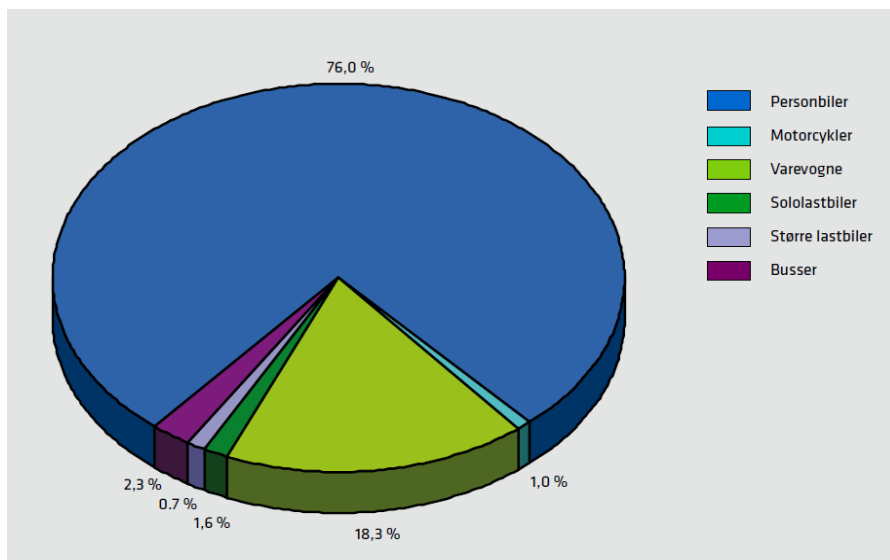
<p>En trængselsafgift vil reducere biltrafikken væsentligt og dermed sikre en bedre fremkommelighed på vejnettet. De trafikale analyser viser, at en trængselsafgiftsring kan fjerne op imod halvdelen af den tid, bilister spilder i køer på de større indfaldsveje i Hovedstadsområdet. Beregningerne viser, at bilisterne, afhængig af indførelse af trængselsafgiftsringen, samlet set vil spare op til 15.600 timer om dagen. Denne tidsbesparelse er mere end den samlede beregnede tidsbesparelse for alle motorvejsprojekter i Hovedstadsområdet, der er politisk besluttet indenfor de seneste 10 år.</p>	<p>Samtidig vil en reduceret biltrafik mindske den negative påvirkning af bymiljøet i København både i forhold til trafikstøj, luftforurening og trafikens øvrige negative påvirkninger af sundheden og miljøet.</p> <p>Kilde: ”Trængselsafgift i Hovedstaden”</p>
--	--

Kilde: ”Trængselsafgift i Hovedstaden”

Den trafik, der kører på gaderne i København, er fortrinsvis personbiler. De kører 76 % af de kørte motoriserede kilometer.

Dertil kommer, at en ukendt del af varevognene (på gule eller gul-hvide plader), der står for 18,3 % af kørslen, også primært udfører persontransport. Det er fordi det er billigere at købe en sådan bil.

Her fordeling af køretøjer på hverdage i København klokken 07-19 i 2010.



Kilde: Trafikken i København. Trafiktal 2010. Københavns Kommune.

Store indfaldsveje fra bilrige egne lægger voldsomt pres på København

Landets laveste bilejerskab er i Københavns by. Nordsjælland har landets højeste bilejerskab.

Landsdele	Bilejerskab
	383
Københavns By	244
Københavns omegn	394
Nordsjælland	425
Bornholm	387
Østsjælland	390
Vest- og Sydsjælland	409
Fyn	389
Syddjælland	412
Østjylland	382
Vestjylland	414
Nordjylland	397

Biler pr. 1000 indbyggere. Øverste tal: Landstal.
Kilde: DTU-Transport.

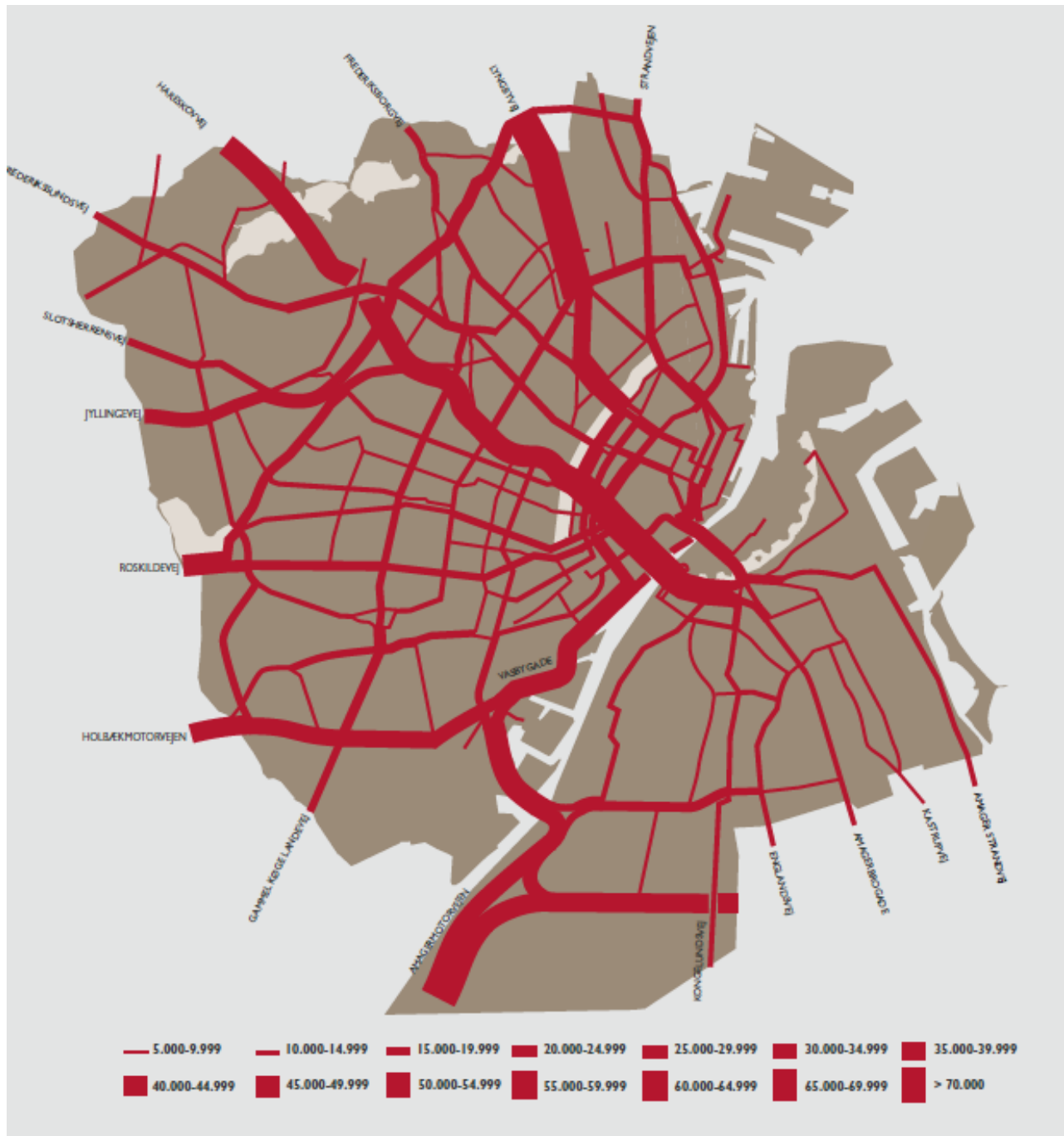
Kørsel over kommunegrænsen:
Summen af begge retninger:

	KOMMUNEGRÆNSEN		
	Køretøjer	Cykler og knallerter	Cykler og knallerter Vejrkorrig.
1970	392.500	57.700	-
1975	388.400	63.040	-
1980	356.400	46.970	-
1985	390.600	62.520	-
1990	417.700	56.380	56.380
1992	423.700	60.890	61.660
1993	425.500	58.160	58.870
1994	427.700	51.450	56.620
1995	431.900	46.620	50.630
1996	457.800	49.500	54.280
1997	462.000	49.700	55.980
1998	481.800	46.680	50.550
1999	492.900	57.380	57.380
2000	496.900	62.770	62.770
2001	499.900	63.320	63.320
2002	504.300	60.420	64.230
2003	513.100	46.830	65.390
2004	532.900	63.520	63.520
2005	541.000	57.680	63.210
2006	547.800	48.100	63.050
2007	545.000	52.000	62.880
2008	543.500	63.020	63.020
2009	544.200	58.280	58.280
2010	535.700	57.450	57.450

Kilde: Københavns Kommune.

Trafikstrømme. Antal biler, årsdøgntrafik

Voldsomt bilpres på København og Frederiksberg og gennem omegnskommunerne

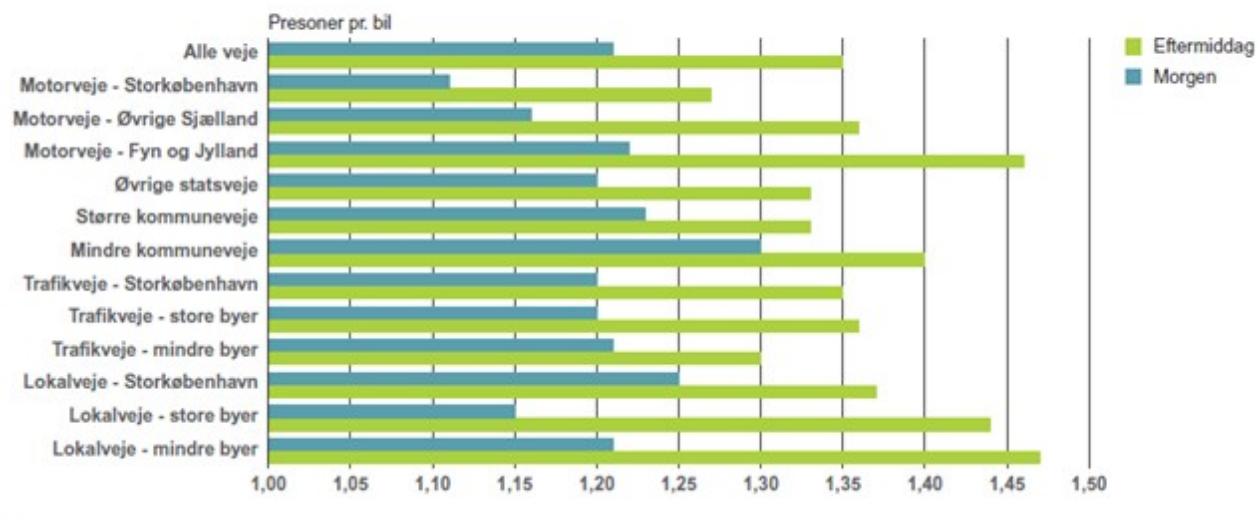


Kilde Trafikken i København. Trafiktal 2006 – 2010. Københavns Kommune.

Kun ca. 1,1 person pr. bil i myldretiden på motorvejene til København

Motorvejene i Storkøbenhavn har landets laveste belægningsgrader i bilerne om morgenen:

FIGUR 4.4
BELÆGNINGSGRADER I MORGEN- OG EFTERMIDDAGSMYLDRETIDERNE I 2008



Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

Nødværgeforanstaltning at begrænse biltilstrømningen

Man kan faktisk sige, at det har karakter af en ren nødværgeforanstaltning for København at få begrænset tilstrømningen af næsten tomme biler hver dag. Derfor har Københavns Kommune også ønsket en sådan afgiftsordning gennem mange år.

Biltrafikken kører daglig fra regningen. Socialt retfærdigt med miljøafgift

I øjeblikket kører biltrafikken fra miljøregningen (forsinkelser af andre trafikanter, luftforurening, støjforurening, stress, ulykker, arealforbrug) hver eneste dag. Det er ikke rimeligt at undlade at betale for skader og belastninger.

God samfundsmoral tilsiger, at man skal betale sine regninger. Ved opkrævning af en miljøafgift for bykørsel vil der i det mindste blive betalt en del af regningen, og pengene skal gå til forbedring og billiggørelse af den kollektive trafik. Derved kan man virkelig få en miljømæssigt gunstig udvikling i gang.

Det er socialt retfærdigt med en miljøafgift, idet der vil blive overført midler fra mere privilegerede trafikanter til mindre privilegerede, der vil få hurtigere og billigere transport.

Tilmed bor mindre privilegerede borgere ofte i områder med stærk biltrafik, fordi det er billigere og nemmere at få fat i en sådan bolig, som ikke efterspørges af mere privilegerede. Mindre trafikbelastning vil forbedre boligforholdene de steder, som f.eks. i Folehaven og andre indfaldsveje.

Nogle modstandere trækker den fattige bilist frem som skjold mod en betalingsring. Det er hykleri, idet der ikke er mange fattige, der kører i bil til København. Og de få fattige bilister, der måtte være, vil netop få et alternativ i form af bedre kollektiv transport og de vil slippe for belastningen ved at skulle risikere store reparationsregninger for bilen. En smadret gearkasse kan smadre økonomien for en familie.

Betaling for miljøbelastningen vil kunne give bilister, der lader bilen stå hjemme, et godt alternativ i form af bedre kollektiv transport. Den bilist, der kører alligevel vil komme hurtigere frem, men er så med til at betale lidt af miljøregningen.

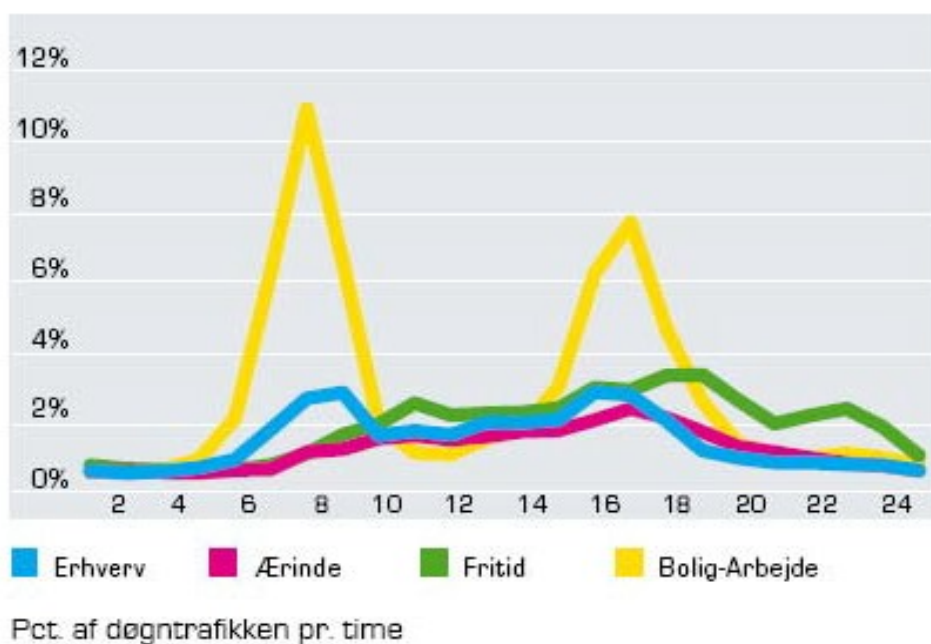
Der er lavet mange forskellige analyser af de eksterne omkostninger ved trafik.

I juni 2010 udsendte Transportministeriet rapporten: "Værdisætning af transportens eksterne omkostninger". Her kan man finde priser for beregnede omkostninger pr. bilkilometer for en lang række belastninger, såsom trængsel, luftforurening, trafikulykker m.m. Den kan findes her:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2010/Rapport%20om%20v%C3%A6rdis%C3%A6tning%20af%20transportens%20eksterne%20omkostninger.ashx>

Bilpendlerne optager især pladsen på vejene

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde. Infrastrukturkommissionen

Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud på en fyldt motorvej, men ”blikket” bedrager. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

Hvis etablering af en trængselsafgift f.eks. betyder, at 20 % af disse pendlere i stedet for bil ville vælge den kollektive transport, drejer det sig kun om 690 personer. De kunne sidde i 1 tog eller 16 busser.

Vi har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe transport til f.eks. 20 % af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i ”spidstimen” mellem 8 og 9.

	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer:	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlere på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
Eksempler på indfaldsveje:				
Lyngbyvejen	3108	3449	690	1 tog eller 16 busser
Hareskovvejen	1761	1954	391	1/2 tog eller 9 busser
Strandvejen	889	986	198	1/4 tog eller 5 busser
Tuborgvej	1569	1741	349	1/2 tog eller 8 busser
Holbækmotorvejen	1519	1686	338	1/2 tog eller 8 busser
Frederikssundsvej	748	830	166	1/4 tog eller 4 busser
Jyllingevej	853	946	190	1/4 tog eller 5 busser
Slotsherrensvej	647	718	144	1/4 tog eller 4 busser
Roskildevej	1158	1285	257	1/3 tog eller 8 busser
Islevhusvej og Horsebakken	514	570	114	1/6 tog eller 3 busser
Mørkhøjvej	381	422	85	1/9 tog eller 2 busser

Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

Det siger sig selv, at kan man håndtere ”spidstimen” så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Det samme gælder den modsatte køreretning. Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og baneoperatører. Busløsninger kan etableres på meget kort tid, men skal naturligvis senere erstattes med bane- og letbaneløsninger, som er langt det bedste for passagererne.

På forholdsvis kort sigt vil letbaner kunne udgøre et attraktivt skinnebåret alternativ til bilpendling. I den forbindelse vil vi støtte det forslag om etablering af tre radiale letbanelinjer, som blev foreslået i et fælles oplæg af de to omegnsborgmestre Søren P. Rasmussen (V) fra

Lyngby-Taarbæk og Karin Søjbjerg Holst (S) fra Gladsaxe på transportminister Henrik Dam Kristensens konference "Bedre mobilitet - Konference om en trængselsafgift i Hovedstaden" den 5. december 2011. Oplægget blev refereret i Politiken d. 7. december 2011. "Betalingsring kan betale letbaner ved København".

Se artikel: <http://politiken.dk/politik/ECE1471679/betalingsring-kan-betale-letbaner-ved-koebenhavn/>

Vi vil også nævne et andet spændende udspil. En arbejdsgruppe bestående af medlemmer fra lokaludvalg i København samt tilknyttede personer, har udarbejdet rapporten: "Metro, letbaner og trængselsafgiften". Rapporten peger på, at politikerne med væsentlig fordel kunne overveje en mere nuanceret tilgang til udbygningen af Københavns offentlige transportsystem. Man kan få langt mere for pengene ved udbygning med letbaner end metro.

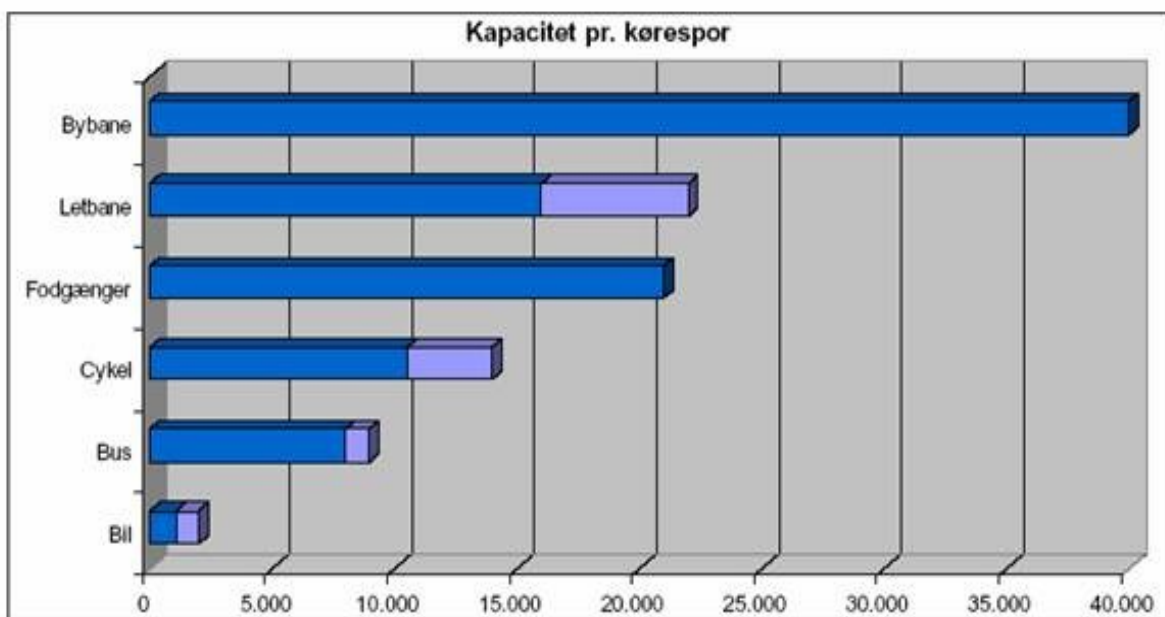
Læs rapporten her: <http://www.amageroestlokaludvalg.kk.dk/page/248.html>

Biler fylder alt for meget i forhold til, hvor få personer de transporterer

Privatbiler er så absolut ringest til at udnytte pladsen effektivt. Der bør derfor sættes på de andre og bæredygtige transportformer, som skemaet nedenfor viser:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



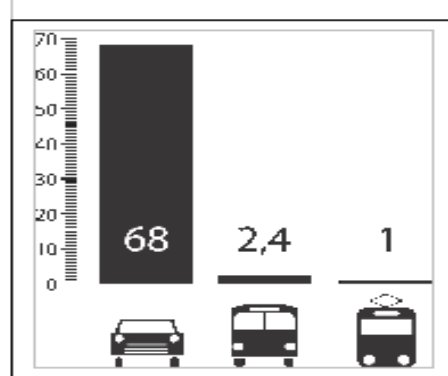
Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat



Kilde: MOVIA

En person i bil bruger ca. 28 gange så megen vej- plads til kørsel som en buspassager. Og 68 gange mere plads end en letbanepassager. Dertil kommer parkeringsareal på ca. 22 kvadratmeter pr. bil.



Kilde: WIEN's kommune. Arealforbrug til kørsel

Forsinkelser rammer buspassagererne ekstra hårdt

Det kommer sjældent frem i debatten, at det er buspassagererne, der lider mest under bilmængderne. Og her skal man huske, at de forsinkelser, man taler om for buspassagererne, er forsinkelser sammenlignet med en køreplan, som i forvejen er dårlig på grund af lav fremkommelighed og tidstab ved dårlig tilslutning til tog eller anden bus. En typisk rejsehastighed for buspassagerer er 6-8 km/timen, når gangtid, ventetid, køretid, evt. skiftetid og igen gangtid medregnes. For biltrafikken er forsinkelsen set i relation til højest tilladte hastighed.

Der er lavet en enkelt undersøgelse af buspassagerernes trængsler. Den viste, at alene A-buspassagerernes forsinkelser (i forhold til køreplanen – ikke i forhold til ideelle forhold) i morgenspidstimen svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje i spidstimen omkring hele København. Dertil kommer forsinkelser på alle øvrige buslinier og tænk, hvis man sammenlignede med ideel fremkommelighed og udvidet drift.

Tabel 2: Samlede forsinkelser for bil- og bustrafik samt trafikarbejde i morgenspidstime, 2001⁴

	Længde i km	Trafikarbejde i km	Forsinkelse i timer
Biltrafik, Kbh. Kommune	240	357.000	4.000
Biltrafik, TRIM-motorveje	120	670.000	3.500
Bustrafik, A-busnet og Ring 3	100	218.000	3.000

For biltrafik er angivet vognkm og køretøjstimer (én times spidsperiode).

For bustrafik er angivet passagerkm og passagertimer (2 timers spidsperiode).

Målt i passagerkm. er forsinkelsen for bilister og A-buspassagerer på Københavns Kommunes veje næsten dobbelt så stor som bilisternes forsinkelser på motorvejene omkring København i myldretiden. Tager man højde for belægningsgrader i både biler og busser, ligger forsinkelseme på motorvejsnettet i morgenspidstimen i gennemsnit på ca. 25 sekunder pr. passagerkm. For både biltrafik på kommuneveje i København og bustrafikken på A-busnettet og Ring 3 er forsinkelseme imidlertid i begge tilfælde ca. 50 sekunder per passagerkm. A-buspassagerernes forsinkelse alene svarer til ca. 60 % af bilisternes samlede forsinkelse på motorvejene omkring København.

Kilde: Artikel af Johannes Sloth. Tidligere direktør for HUR. Se den her:

<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Statisk%20kopi%20afJOS%20paper%20om%20tr%C3%A6ngsel%20-%20endelig%20021104.pdf>

En reduktion af bilpresset vil betyde, at busserne vil kunne køre hurtigere og præcist og derfor give en langt bedre og mere effektiv kollektiv transport. Det samme antal busser kan udføre et større transportarbejde. Der bør dog sættes langt flere busser ind for at minimere ventetiden og sikre god plads til passagererne.

Alle vejudvidelser kan skrinlægges

Man vil kunne spare alle vejudvidelser, idet der er rigeligt med vejplads, når kørslen med privatbiler og især pendlertrafik med én person i hver bil reduceres med en trængselsring/miljøafgift.

Bedre luftkvalitet og mindre CO₂-udslip

Bedre luftkvalitet når biltrafikken reduceres. Man vil kunne styre trafikomfanget og derved forhåbentlig snart kunne opfylde EU-kravene om renere byluft, hvis trængselsafgiften suppleres med flere tiltag jfr. senere.

Her følger en samlet oversigt over forventede effekter ved forskellige placeringer. Vi foretrækker placeringen ”Kommunegrænse og Amager”:

	Ring 2	Kommunegrænse	Kommunegrænse og Amager	Motorring 3
Kvælstofdioxid, NO ₂	-7%	-6%	-6%	-3%
Partikler, PM ₁₀	-3%	-3%	-3%	-2%

TABEL 1.2 Gennemsnitlig reduktion af luftens indhold af NO₂ og PM₁₀ i forhold til Basis 2016 for i alt 138 gadestrækninger i København og på Frederiksberg

	Ring 2	Kommunegrænse	Kommunegrænse og Amager	Motorring 3
Kbh. + Frb. Kommune	-15%	-16%	-15%	-10%
Nabokommuner	-3%	-7%	-7%	-13%
Øvrige hovedstadsomr.	-2%	-3%	-3%	-5%
I alt	-4%	-5%	-6%	-7%

TABEL 1.3 Ændring i trafikens udledning af CO₂ i forhold til Basis 2016. Nabokommuner er kommuner, der grænser op til Københavns Kommunes ydre kommunegrænse samt Dragør

Ingen store anlægsarbejder i forbindelse med en trængselsring

Nogle har påstået, at der skulle bygges store betalingsanlæg, som ved Øresund og Storebælt. Det er ikke tilfældet. Det bliver bare udstyr, som end ikke er så store som Vejdirektoratets destinationsskilte. Her eks. fra rapporten:



FIGUR. 1.2 Visualisering af betalingsportal placeret på Roskildevej ved Damhussøen

Bedre sundhed

En trængselsafgiftsring vurderes at have en positiv effekt på sundheden i København, da støj- og luftforureningen samlet set vil mindskes, omend det er i mindre omfang. Derudover forventes det, at der i et vist omfang vil ske en overflytning af bilture til gang- og cykelture, som vil medføre en positiv effekt på sundheden.

Kilde: ”Trængselsafgift i Hovedstaden”

Kollektiv transport i stedet for store p-anlæg i omegnskommunerne

Nogle omegnskommuner har udtrykt bekymring over evt. at skulle huse store parkeringsanlæg ved S-togs stationerne. Den bekymring forstår vi og vi mener, at der primært skal sætse på, at de tidligere bilister kommer til stationerne og busterminaler med bus eller cykel.

Det med, at folk vil parkere på omegnskommunernes gader, som nogle kommuner frygter, og tage videre med bus/tog/cykel kan let undgås med en beboerparkeringsordning og opkrævning af betaling for parkering af ikke beboere.

Parkeringsanlæg (park and ride) i omegnskommunerne vil også være alt for tæt på København og dyrt, grimt, pladskrævende og biltrafikgenererende. En p-plads fylder i gennemsnit omkring 22 kvadratmeter, og hvis de skal bygges i p-kældre eller p-huse koster de let flere hundrede tusinde kr. pr. bilplads. Det er spild af penge i forhold til, at bilen blev stående trygt derhjemme.

Der er yderligere et stort problem ved park and ride. Sådanne anlæg vil undergrave kundegrundlaget for gode tilbringerbussystemer eller letbanesystemer.

Dertil kommer at erfaringer fra udlandet viser, at sådanne p-anlæg frister folk, der tidligere brugte cykel eller bus til stationen, til at bruge bil i stedet. Det er endnu en grund til, at det er bedre, at stimulere pendlere med god service således, at hele strækningen hjemmefra og til arbejde/uddannelse sker med kollektive transportmidler og/eller cykel.

Af mange grunde er forbedret service med kollektive transportmidler derfor langt at foretrække frem for park and ride. Derved vil både de nye brugere og dem, der allerede bruger den kollektive trafik, få bedre service.

Længere ude – på den anden side af ringen af omegnskommunerne - kan man evt. bygge p-anlæg.

Omegnskommunerne burde være begejstret for en trængselsafgift ved Københavns Kommunegrænse, idet de vil slippe for megen gennemkørende trafik.

Indførelse af trængselsafgift vil markant lette bilpresset

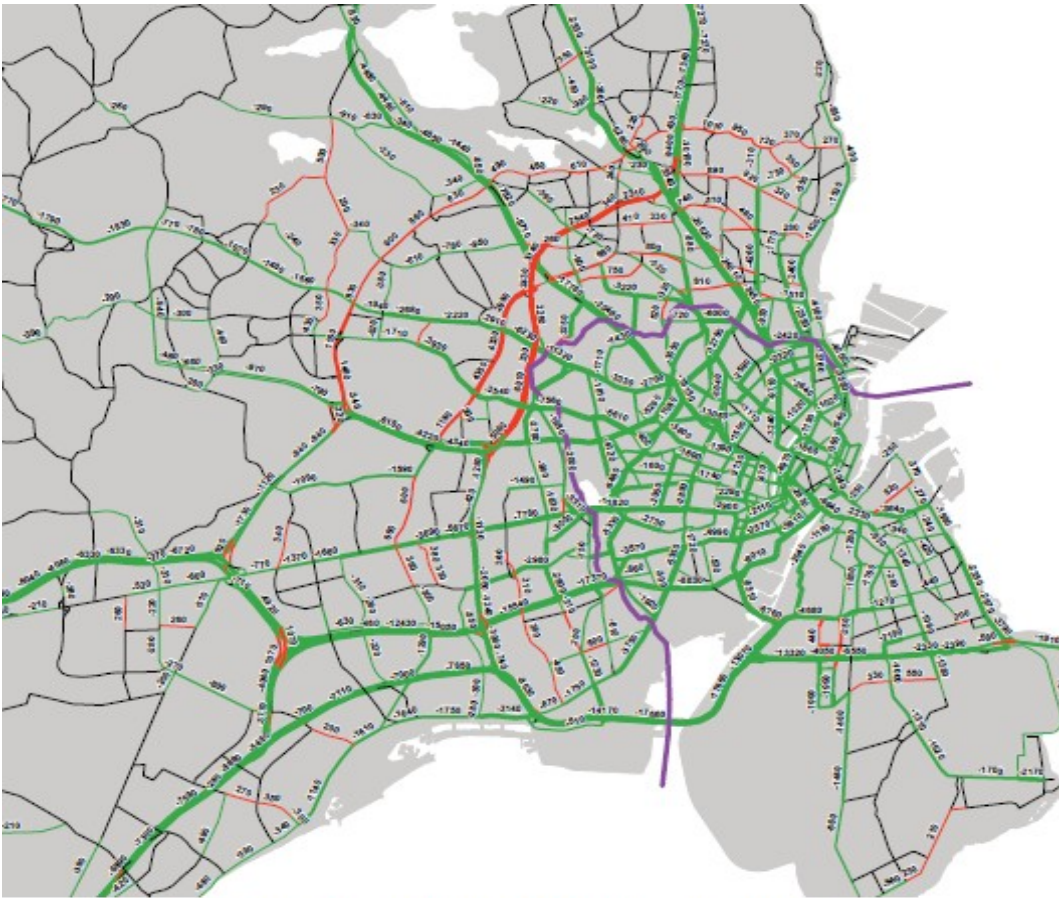
Vi håber på etablering af en trængselsring hurtigst muligt. Illustrationen nedenfor, fra rapporten Trængselsafgift i Hovedstaden” viser hvilken effekt en betalingsring ved Københavns Kommunegrænse vil have på trafikken på Frederiksberg og i København.

Alle ”grønne veje” får mindre trafik. Reduktionen fremgår af tallene. De få ”røde veje” får mere trafik. En trafikstigning på disse veje vil kunne reduceres ved målrettede trafikpolitiske tiltag. Mertrafikken er beskednen sammenlignet med de massive lettelser på næsten hele vejnettet.

Kortet viser ændringer i trafikbelastning på vejnettet – trængselsafgift ved kommunegrænsen og Amager. Ændringer i trafikbelastningen er opgjort som hverdagsdøgnetrafik i forhold til Basis 2016



Her kort over forventede trafikændringer i store dele af Hovedstadsområdet



FIGUR 4.3 Ændringer i trafikbelastning på vejnettet - Eksempel med trængselsafgift ved Kommunegrænsen og Amager.
Ændringerne i trafikbelastningen er opgjort som hverdagsdagntrafik i forhold til Basis 2016

Kilde:

http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/Traengselsring/1%20Rapport407_Traengselsafgift_i_Hovedstaden.pdf

Andre supplerende virkemidler for at få en mere miljøvenlig trafik

En trængselsafgift er det helt centrale instrument til at lette bilpresset i Hovedstadsområdet, men det er vigtigt at følge op med andre tiltag, der yderligere kan lette presset på miljøet.

Parkeringspolitik i København og på Frederiksberg

Det er også nødvendigt at søge at begrænse den lokale bilkørsel indenfor trængselsafgiftszonen. Her kan færre parkeringspladser og dyrere parkering stimulere folk til at cykle og bruge den kollektive trafik. Dertil kommer den udvidede kollektive service.

Det er vigtigt ikke ligefrem at støtte og opmuntre folk til at vælge bil frem for andre transportmidler. Hvis der, som i København og på Frederiksberg, er masser af private parkeringspladser til pendlere er det naturligvis fristende at tage bilen med på arbejde – også selvom der er andre muligheder. Handicappede bilister skal naturligvis have de bedste forhold.

Over 80 % af de bilpendlere, der kører til København og Frederiksberg har en parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Den er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattet, selvom den repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på omkring 3.000 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I så fald får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 36.000 kr. om året.

Apropos parkering vil vi bringe et citat fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Citat af arkitekt Jan Gehl fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Anbefalingen om København kan direkte overføres til Frederiksberg Kommune, som tilmed er tættere bebygget og derfor endnu lettere kan klare sig med let trafik og kollektiv transport.

Hvis de to kommuner fortsætter med at stille voldsomme krav om pendlerparkering ved nybyggeri er det med til at undergrave alle de pæne tanker og ord om en mere miljøvenlig by med renere luft, bæredygtig trafik og mindre CO2-udslip.

Der kan også spares store beløb på parkeringspladser, som for øjeblikket kan koste helt op til 750.000 kr. pr. p-plads i København.

I København og på Frederiksberg burde der maksimalt **tillades** 1 p-plads pr. 250 etagemeter, som i Randstad-området i Holland. For øjeblikket **kræves** der langt flere. Her er Frederiksberg kommune værst, idet de ofte kræver 1 p-plads pr. 50 etagemeter erhvervsbyggeri. Det får ikke folk til at transportere sig miljøvenligt.

Her om p-regler i Holland:

Til A- og B-lokaliteter er knyttet lofter for hvor mange parkeringspladser, som må etableres. I Randstad-området, der er det tættest befolkede område i Holland med de fire store byer: Amsterdam, Rotterdam, Haag og Utrecht, må der i en A-lokalitet maksimalt etableres 1 p-plads pr. 10 arbejdspladser (i praksis pr. 250 etagemeter) og i en B-lokalitet maksimalt 1 p-plads pr. 5 arbejdspladser (i praksis pr. 125 etagemeter). Uden for Randstad er restriktionerne halvt så skrappe.

ABC-politikens grundelementer.

Tilgængelighedsprofil:

Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil:

- A-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)
- B-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport og biltransport
- C-lokaliteter: høj tilgængelige med bil

Mobilitetsprofil:

Virksomhederne mobilitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold:

- arbejdspladsintensitet
- tjenstlig bilafhængighed
- besøgsintensitet
- godstransportens vejafhængighed

Parkeringsnormer:

Parkeringsnormer pr. 100 ansatte:

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Uden for Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

Kilde: Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland. Forfattere Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen. Udgiver: Skov & Landskab.

http://www.videntjenesten.life.ku.dk/Plan_og%20Fri/~media/Videntjenesten/Rapporter/PlanlaegningAfByOgLand/BogL14.ashx

Befordringsfradrag uanset miljøbelastning

Den megen jammer om, at man skal betale lidt af miljøregningen med en trængselsafgift skal også ses i sammenhæng med at pendlere, der har længere end 12 kilometer til deres arbejdsplads får statsstøtte i form af befordringsfradrag. Dette fradrag fås, selvom man bruger bil, som er den mest miljøbelastende transportform man kan vælge til sin pendling til København. Det er meningsløst at samfundet poster milliarder i at stimulere kørsel med næsten tomme biler til f.eks. København.

En meget væsentlig del af befordringsfradragene på Sjælland går til velstillede bilister fra Nordsjælland, der pendler til København. Med en trængselsafgift betaler man således lidt af statstilskuddet tilbage.

I Holland har man afskaffet befordringsfradrag for bilpendling, men fastholdt det for brug af kollektive transportmidler.

Billig benzin sammenlignet med kollektive takster

Set i forhold til taksterne i den kollektive trafik er benzinen meget billig. Hvis benzinen inkl. benzinafgift skulle være steget lige så meget som de kollektive takster siden 1980 skulle en liter benzin i dag koste over 39 kr. pr. liter.

Set i forhold til lønniveauet er benzinen billigst i Danmark sammenlignet med 15 andre europæiske lande.

Hver sparet biltur giver miljøgevinst

Der er det særlige ved transport, at for hver person, der lader bilen stå og i stedet bruger ledig kapacitet i den kollektive transport, cykler eller går, er al energien til bilen sparet. Hvis man derimod dropper at benytte cykel, tog, bus og bruger bil i stedet er hele bilens energiforbrug et ekstra energiforbrug.

Dette "hængeskilt" fra 1972, opsat i busser og tog, skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.



Med venlig hilsen
Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen