



Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K.

31-01-2012

Sagsnr.
2012-15101

Dokumentnr.
2012-85339

Høringsvar vedrørende høring af miljøundersøgelse for en trængselsafgift i hovedstaden

Vejdirektoratet har den 16. januar 2012 sendt miljøundersøgelse for en trængselsafgift i hovedstaden i offentlig høring. Høringen afsluttes den 22. februar 2012.

Det bemærkes indledningsvis, at Københavns Kommune afgiver høringssvar med forbehold for endelig politisk godkendelse i Borgerrepræsentationen den 8. marts 2012.

Københavns Kommune finder, at de miljømæssige konsekvenser af trængselsafgifter i hovedstaden vil have positive effekter for Københavns Kommune særligt ved en placering i kommunegrænsen inkl. Amager, hvor også den trafikale effekt vil være størst.

Indførelse af trængselsafgifter vil have væsentlige positive effekter på trængsel i hovedstaden samt bidrage positivt til at mindske luftforureningen og støjgenerne i København. Samlet set vil trængselsafgifterne eksempelvis reducere CO₂-emissionerne med 88.000-156.000 tons pr. år og på den måde bidrage positivt til Københavns Kommunes målsætning om at blive en CO₂-neutral storby i 2025.

Reduktionen i støj og luftforurening vurderes at have positive effekter på sundheden i hovedstaden. Samtidig bemærkes det, at en overflytning af transport til cykel også vil have en positiv effekt på sundheden. Ifølge en samfundsøkonomisk analyse foretaget for Københavns Kommune i 2009 får samfundet en nettogevinst på 1,22 kr. per cyklet kilometer når en person vælger at cykle. Modsat har samfundet et nettotab på 0,69 kr. per kørt kilometer i bil.

Københavns kommunegrænse inkl. Amager er samlet set den bedste model for håndtering af trængsel. Her kan bilisterne spare op til 15.600 timer om dagen, hvilket er mere end de øvrige forslag samt er en væsentligt bedre tidsgevinst end der tilsammen opnås ved fem allerede besluttede motorvejsprojekter i hovedstadsområdet. Endelig vurderes barrierereffekterne at være mindst i kommunegrænse alternativet inkl. Amager, idet store dele af Københavns kommunegrænse mod nord og vest forløber gennem Utterslev Mose og Vestvolden. Dette ses også ved, at der kun skal etableres 29 kontrolstationer og lukkes 5 veje ved denne placering. Herved

reduceres omfanget af omvejskørsel væsentligt, og der sikres adgang til kommunale serviceydelser uden at en trængselsring skal passeres.

Området i København Kommune nord for Ringbanen samt byudviklingsområdet i Nordhavn ligger inden for Københavns kommunegrænse og bør derfor også placeres inden for trængselsringen. Hensynet til transittrafikken til havnefunktionerne i Nordhavn bør sikres gennem den tekniske løsning på lige fod med transittrafik til Sverige og Lufthavnen.

Forbedringerne og tidsgevinsterne for den kollektive trafik, og for særligt bustrafikken, i en situation med mindre trængsel indgår ikke i vurderingerne, hvilket kan være med til at undervurdere overflytningen af bilister.

Moniteringen af trafikudviklingen bør forbedres, ved løbende at måle og beregne trængselsniveauet i Hovedstadsområdet, fx via en flåde af køretøjer udstyret med GPS-enheder.

Endeligt vil Københavns Kommune opfordre til et samarbejde omkring den endelige tekniske løsning, med fokus på at sikre de bedste visuelle og æstetiske forhold i byens rum.

Københavns Kommune stiller naturligvis sin forvaltningsmæssige ekspertise til rådighed i forbindelse med den fortsatte udvikling og implementering af en trængselsring.

Særligt har Københavns Kommune gennem de seneste år opbygget stor viden omkring opbygningen og effekterne af en trængselsring og vil derfor meget gerne bidrage med input til udformning og indpasning af udstyr i byens rum, vejændringer, tekniske løsninger mv.

Med venlig hilsen
På vegne af Borgerrepræsentationen

Frank Jensen
Overborgmester

Ayfer Baykal
Teknik- og Miljøborgmester