



Til Borgerrepræsentationen

24-08-2011

Betalingsring i København

Sagsnr.
2011-115443

Dokumentnr.
2011-579747

Teknik- og Miljøborgmesteren har til brug for besvarelse af ”Forespørgsel om betalingsring” (BR 25-08-2011 punkt 55) bedt Teknik- og Miljøforvaltningen redegøre for, hvor langt man er i planerne om en betalingsring i Københavns Kommune, herunder;

Sagsbehandler
Anders Rody Hansen

- Hvor betalingsringen skal ligge?
- Hvor meget skal den enkelte betale for at passere betalingsringen?
- Hvad det koster at etablere og administrere betalingsringsordningen?
- Om amagerkanerne skal betale fuld pris, hvis de kører ind i København og ikke kun kører igennem?

Resume

Teknik- og Miljøforvaltningen har forholdt sig til spørgsmålene på baggrund af de analyser, der blev gennemført i Kommuneforum i 2008. Analyserne er tidligere afleveret til Borgerrepræsentationen og også offentligt tilgængeligt på www.traengsel.dk.

Den statslige transportaftale fra 2009 indeholder indførelsen af ”grønne kørselsafgifter” for både lastbiler og personbiler, hvorfor der ikke er foretaget flere undersøgelser i regi af Kommuneforum, idet man afventede skatteministeriets arbejde.

Beregninger gennemført i regi af Kommuneforum opererer med en prisstruktur med betalinger på hhv. 10 og 25 kr. afhængigt af tidspunkt. Dette medfører en bruttoindtægt på ca. 2,0 mia. kr., baseret på en betalingsring placeret omkring Ring 2. Provenuet vil – udover betalingsniveauet – også være afhængigt af placeringen af ringen.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at en betalingsring kan etableres for omkring 200 – 250 mio. kr., og at driften vil løbe op i 250-300 mio. kr. årligt. Priserne har dog en vis usikkerhed, som følge af den tekniske udvikling, samt hvordan det konkrete system designes, herunder hvilke undtagelser og særregler, som systemet skal kunne håndtere.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at såfremt større befolkningsgrupper undtages betaling, mindskes den trafikale effekt af en betalingsring væsentligt, og reducerer dermed systemets lønsomhed.

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3565

E-mail
andhan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

I forslaget til placering af betalingsringen langs Ring 2 er det muligt at komme til/fra Amager ad både Kalvebodbroen (Amagermotorvejen) og Sjællandsbroen. Således er beboerne på Amager ikke tvunget til at kører ind i betalingszonen.

En undtagelse for betaling for amagerkanere må forventes at mindske eller fjerne betalingsringens reduktion af biltrafikken på samtlige større veje på Amager. Generelt vil undtagelser mindske de trafikale effekter og øge driftsomkostningerne.

Status på planerne om en betalingsring

I 2008 færdiggjorde Kommuneforum, der består af 16 kommuner i hovedstadsområdet, rapporten: *Trængselsafgifter i hovedstadsområdet*. Rapporten ridser en model op for, hvordan trængselsafgifter kan indføres i hovedstadsområdet, herunder hvordan provenuet kan sikre, at bl.a. den kollektive trafik får det boost, som vil være nødvendigt for at sikre mobiliteten, hvis biltrafikken begrænses.

Borgerrepræsentationen behandlede Kommuneforums forslag i det sene efterår 2008. Ved sagens behandling var der ønske om, at undersøge alternative ring placeringer som tager højde for skole-, bydels- og kommunegrænser.

I januar 2009 indgik alle partier i Folketinget på nær Enhedslisten et trafikforlig under navnet '*En grøn transportpolitik*'. Heri blev ønsket om nationale GPS-baserede kørselsafgifter fremlagt.

Arbejdet med en alternativ placering af en eventuel betalingsring i Hovedstadsområdet har siden 2009 afventet regeringens planer om nationale GPS-baserede kørselsafgifter. Regeringen tilkendegav, at man lagde stor vægt på, at en GPS løsning skulle læne sig op af kendt teknik og praktiske erfaringer. Regeringen lagde sig i halen på Holland, der dengang var længst fremme på området, men siden man opgav projektet i Holland, har det også ligget stille i Danmark – med undtagelse af et system for tung trafik.

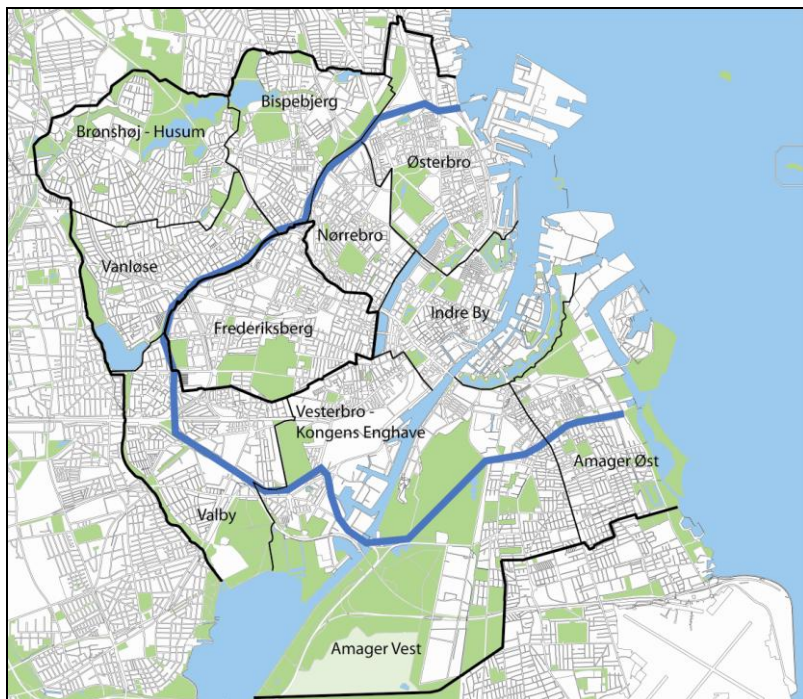
Nærværende notat forholder sig til erfaringer og resultater fra Kommuneforums forslag.

Kommuneforums forslag til placering af betalingsring

I Kommuneforums forslag anbefales det, at en betalingsring placeres inde i Københavns Kommune. Betalingsringen følger Ringbanen fra nord, videre langs indersiden af Sjællandsbroen, og tværs over Amager.

Gennem arbejdet i Kommuneforum blev det besluttet, at en betalingsring placering skulle være trafikal logisk og genkendelig samt retfærdig. Det betyder fx, at man som bilist ikke skal kunne

”fanges” på en vej, hvor man bliver tvunget til at krydse ringen uden mulighed for at dreje fra.



Figur 1: Betalingsring som indstillet af Kommuneforum i 2008

Ovenstående placering (langs Ringbanen, Ring 2, Sjællandsbroen og over Amager langs Englandsvej og Øresundsvej) er valgt, da:

- Den giver en god og mærkbar effekt i det centrale København, ca. 23 % reduktion i biltrafikken.
- Ringbanen i forvejen udgør en fysisk barriere, som gør placeringen logisk og let genkendelig, og det er stort set kun på Amager, at der skal gennemføres vejlukninger.
- Der er egnede ringforbindelser hele vejen rundt om ringen, sådan at den trafik, der vil blive rundt om ringen, primært kører på veje, som er bedst indrettet til det
- Der er bedre adgang til/fra det sydlige Amager til/fra Sjælland.

Betaling for passage af betalingsring

I forslaget fra Kommuneforum blev nedenstående afgiftsniveau foreslået ud fra følgende kriterier:

- Afgiftsniveauet kunne sikre, at trafikken reduceres med minimum 15-20 %, og at det efterfølgende kunne fastholdes på det lavere niveau.
- Det skulle være et enkelt og let forståeligt afgiftssystem, og det skal opfattes retfærdigt.
- Afgiften skulle fastsættes således, at der kunne sikres et tilstrækkeligt provenu til at finansiere drift af afgiftssystemet, etablering af såkaldte afbødeforanstaltninger, forbedring af de alternative transportformer og lignende tiltag for at få systemet til at fungere optimalt.

- Afgiftssystemet skulle løbende evalueres og eventuelt justeres, så ovenstående målsætninger kunne fastholdes.

MANDAG - FREDAG	AFGIFT
05.00 - 06.00	10 KR
06.00 - 10.00 + 14.00 - 18.00	25 KR
10.00 - 14.00 + 18.00 - 23.00	10 KR
23.00 - 05.00	0 KR
WEEKEND/ HELLIGDAGE	
10.00 - 17.00	10 KR
17.00 - 10.00	0 KR

Figur 3: Betaling ved krydsning af betalingsring

Effekten, i form af en reduktion på 23 % af trafikken i Københavns Kommune, er udregnet på baggrund af ovenstående takster. Andre takster vil selvfølgelig medføre en anden trafikal effekt.

Med udgangspunkt i ovennævnte prisstruktur blev bruttoindtægten beregnet til knap 2,0 mia. kr., hvilket gav et årligt overskud på ca. 1,7 mia. kr. når de årlige driftsomkostninger fraregnes.

Den samlede bruttoindtægt for en betalingsring afhænger af såvel prisstruktur som betalingsringens placering. Selve sammenhængen mellem prisniveau, betalingsringens placering og den samlede indtægt har ikke været analyseret detaljeret, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af de gennemførte analyser, at betalingsvilligheden ikke er lineær.

Udgifter til anlæg og drift af en betalingsring

I Kommuneforums forslag var den tekniske løsning ikke endeligt fastlagt, men anbefalingen var at vælge et system, som baserer sig på kamerateknologi og eventuelt kombinere dette med en bizz-løsning, som kendes fra fx Øresundsbroen. Begge teknologier er driftssikre og velkendte fra andre byers systemer.

Prisen for etablering og drift af de to typer betalingsanlæg er over tid stort set det samme. Etablering af en ren kamera-løsning forventes at koste ca. 180 mio. kr. (2008-priser), mens den kombinerede kamera/bizz løsning forventes at koste omkring 230 mio. kr. Driften af anlægget for kameralsøsningen forventes at koste omkring 270 mio. kr. pr. år, mens den kombinerede kamera/bizz løsning vil være lidt billigere: omkring 250 mio. kr. pr. år. Over en tiårig driftsperiode vil prisen for de to systemer reelt være den samme.

Det er en nationale beslutning, hvilket system et eventuelt betalingsringsystem skal baseres på. Teknik- og Miljøforvaltningen

anbefaler, at valget mellem disse løsninger træffes så sent som muligt i en evt. proces frem mod indførelsen af en betalingsring. Herved sikres det, at den seneste udvikling på markedet kan følges, hvorved udgifterne til et system kan holdes så lave som muligt.

Omkostninger stemmer overens med de omkostningsniveauer, der er set i Norge og Sverige på sammenlignelige systemer. Dog er anlægsudgifterne i både Stockholm og (forventet) i Göteborg væsentligt højere end i Norge. En af flere grunde hertil er, at de svenske systemer skal kunne håndtere forskellige undtagelser samt at det svenske system er en skat, hvilket stiller høje krav til præcisionen og dokumentationen af opkrævningerne.

Undtagelser fra betaling

I Kommuneforums forslag anbefales som udgangspunkt, at så få grupper som muligt undtages for betaling. Undtagelser komplicerer opbygningen af systemet, som dels skal registrere hvilke biler som passerer betalingsringen og dels styrer betalingen. Derudover bliver den trafikale effekt af afgiftssystemet mindre ved undtagelse af bestemte grupper. Samtidig er erfaringerne fra Stockholm og London, at jo flere grupper der undtages, des flere andre grupper vil få gode argumenter for, hvorfor også de også bør undtages.

Der er mulighed for fx at lægge et loft over antal betalinger pr. døgn, sådan som det er i Stockholm. Der betaler man max 60 kr. pr. døgn svarende til tre betalinger i myldretiden. Det vil fx komme taxaer, håndværkere og lignende til gode.

Endvidere er der grupper som fx handicappede, redningskøretøjer o. lign., der naturligvis skal undtages, ligesom det skal overvejes om servicefunktioner som hjemmepleje, renovation mm. skal undtages betaling.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på linje med dette, at såfremt større befolkningsgrupper undtages betaling, så mindskes den trafikale effekt af en betalingsring væsentligt, og systemets lønsomhed reduceres.

Som eksempel har miljøvenlige biler i Stockholm været undtaget betaling i en periode, men da antallet af disse biler steg til det dobbelte inden for en kort periode blev undtagelsen fjernet igen.

Undtagelse på Amager.

Kommuneforum har ikke regnet på konkrete undtagelser for beboere i konkrete kommuner eller bydele, således heller ikke for beboere i Tårnby og Dragør kommuner. Rent teknisk opererer trafikmodellen med turens start- og slutpunkter, men kan ikke umiddelbart sige noget om, hvor personerne i bilerne bor.

Dog er hovedforslaget til betalingsring (langs Ring 2) placeret, så det er muligt at komme til/fra Amager ad både Kalvebodbroen (Amagermotorvejen) og Sjællandsbroen. Dette er gjort for at sikre, at beboerne på Amager ikke bliver tvunget til at kører ind i betalingszonen, mens trafik til og fra eller gennemkørende i Københavns Indre By medtages netop for at sikre en reduktion i trængslen. Amager adskiller sig herved fra Lidingø i Stockholm, hvor der er indført en undtagelse, idet den eneste adgang til Lidingø går gennem betalingsringen.

På baggrund af forvaltningens trafiktællinger vurderer forvaltningen, at mellem 10 og 20 % af den samlede trafik over betalingsringen er til/fra Amager. Betalingsringen medfører endvidere lokale reduktioner i biltrafikken på samtlige større veje på Amager i både København og Tårnby kommuner. Denne reduktion må forventes reduceret eller helt at forsvinde, hvis Amager undtages.