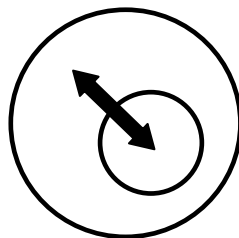


Trafikale og miljømæssige effekter

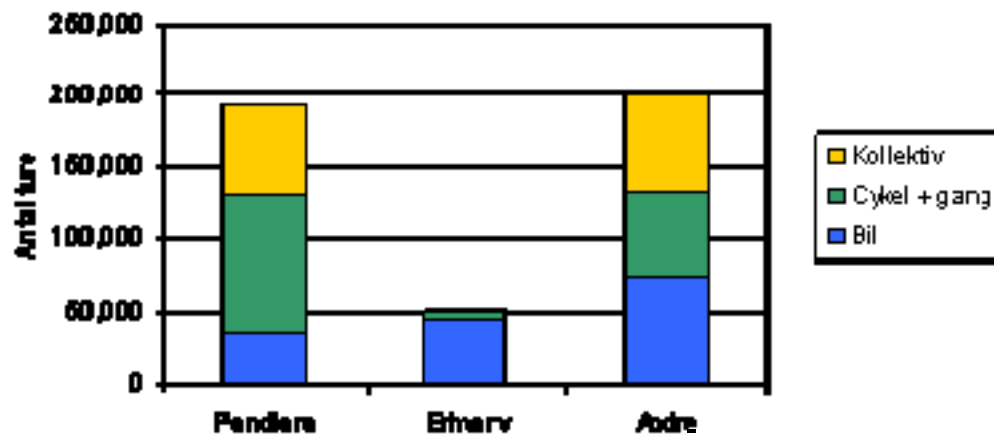
Susanne Krawack
TetraPlan A/S



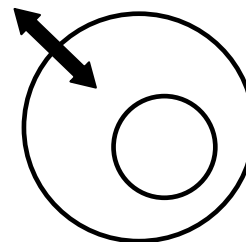
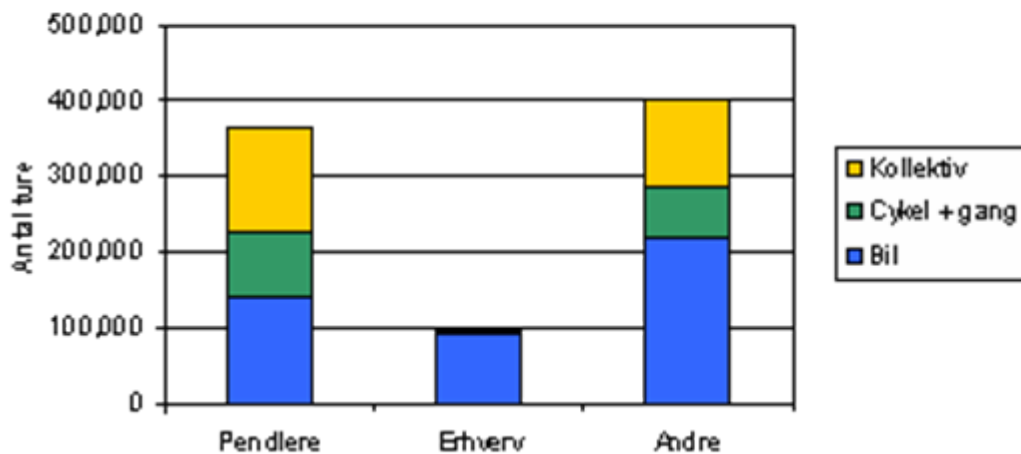
Trafikdage 2006



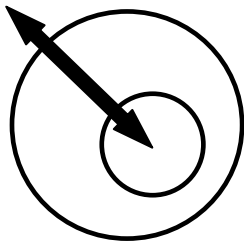
Ture mellem Lille Ring og Stor Ring



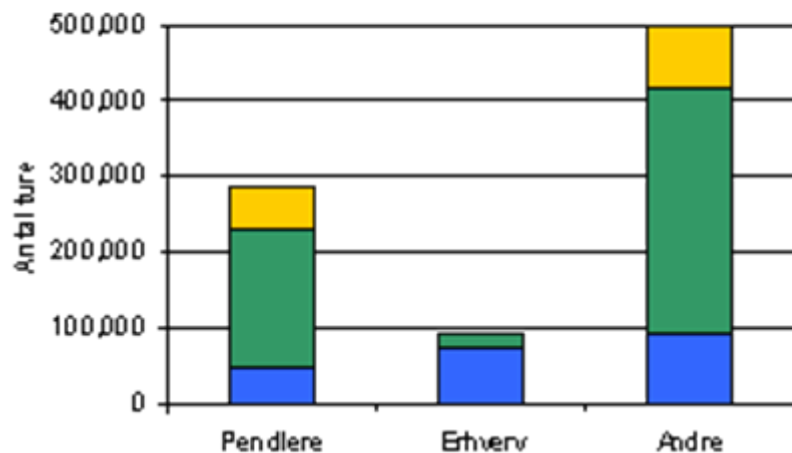
Ture mellem Stor Ring og området uden for Stor Ring



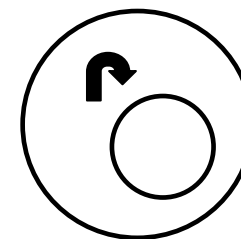
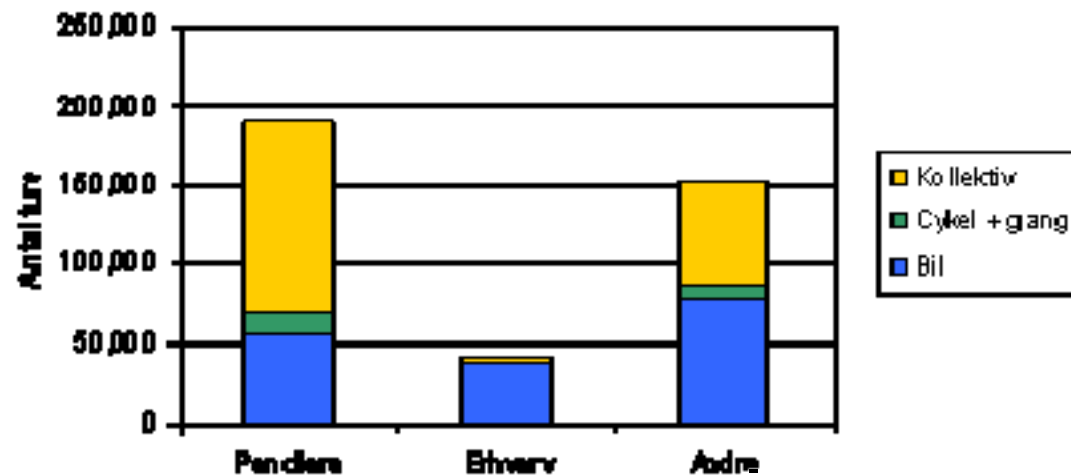
Trafikdage 2006



Ture inden for området mellem
Stor Ring og Lille Ring



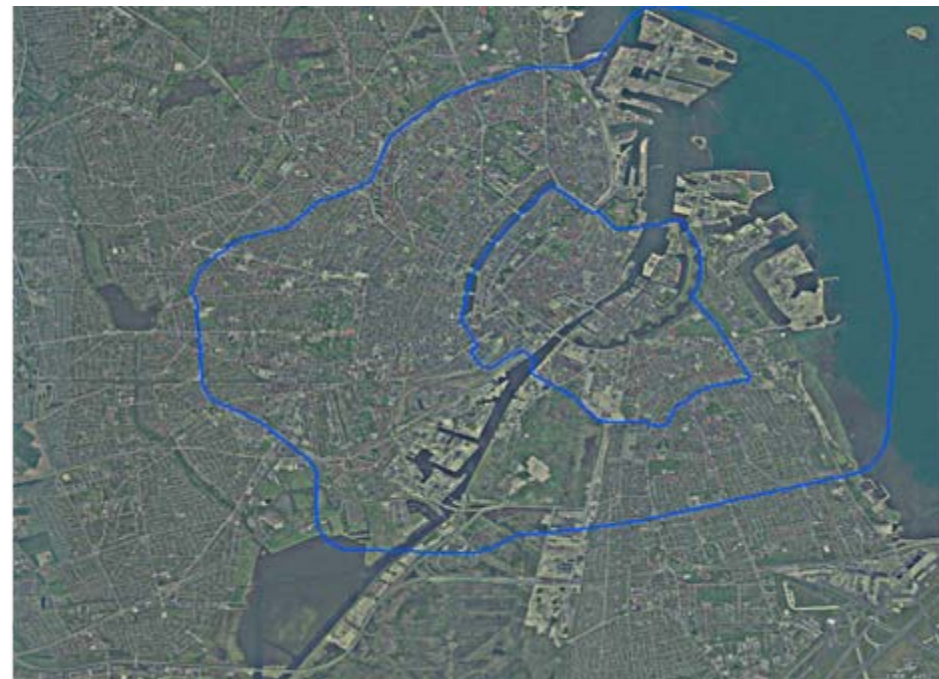
Ture mellem Lille Ring og området
uden for Stor Ring



Modeller i København

I alt 13 modeller er vurderet :

- Betalingsring
 - Stor og lille
 - En eller flere
- Områdeafgift
 - I et lille område
- Km-baseret afgift
 - Tre takstniveauer i hele regionen
- Zone system
 - 13 zoner i hele regionen



De 13 modeller viser

Taksternes størrelse

- Halv takst giver mere end halv effekt

Ringens placering

- Jo mindre ring jo mere trafik kører udenom
- Alle ring- og zonesystemer giver omvejskørsel. Kun km baseret afgift gør ikke
- Vejnettet lige udenfor ringen er vigtigt for effekten
- Den trafikale effekt ses primært i nærområdet

Tidsdifferentiering

- Den største trafikale effekt fås ved en fast høj takst hele dagen

Trafikal effekt

- Lille ring 40-50% reduktion af biltrafik over ringen
- Store ring 25-35% reduktion af biltrafikken over ringen
- Halvdelen falder væk, ca. $\frac{1}{4}$ bliver henh. cykel og kollektiv
- Kollektiv trafik stiger ca. 5%

3 modeller

Lille ring

- 25 kr. per passage 7.00 – 9.00 og 15.00-17.00 og 10 kr. resten af døgnet.
- Der betales kun på hverdage.
- Alle motorkøretøjer betaler samme takst – gratis for rutebusser og taxa...

Store ring

- 25 kr. per passage 7.00 – 9.00 og 15.00-17.00 og 10 kr. resten af døgnet.
- Der betales kun på hverdage.
- Alle motorkøretøjer betaler samme takst – gratis for rutebusser og taxa...

Km afgift

- Taksten varierer efter zone, 1 kr./km i yderste til 5 kr./km inderste zone.
- Halv takst udenfor myldretiden
- Alle motorkøretøjer betaler samme takst – gratis for rutebusser og taxa...

Trafikale effekter - Lille Ring

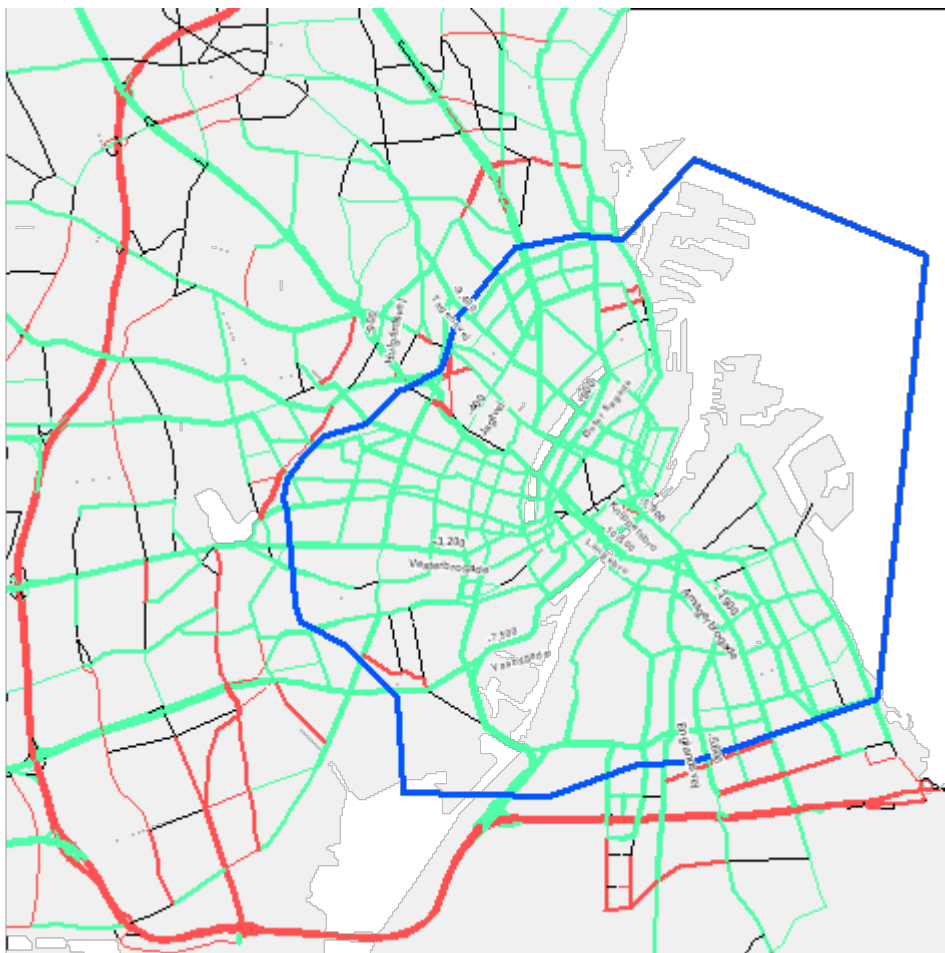


Biltrafikken over Lille Ring reduceres med 46 %

Trafikken på Jagtvej stiger med 16%

Trængsel i myldretiden i regionen falder med 1 %

Trafikale effekter - Store Ring

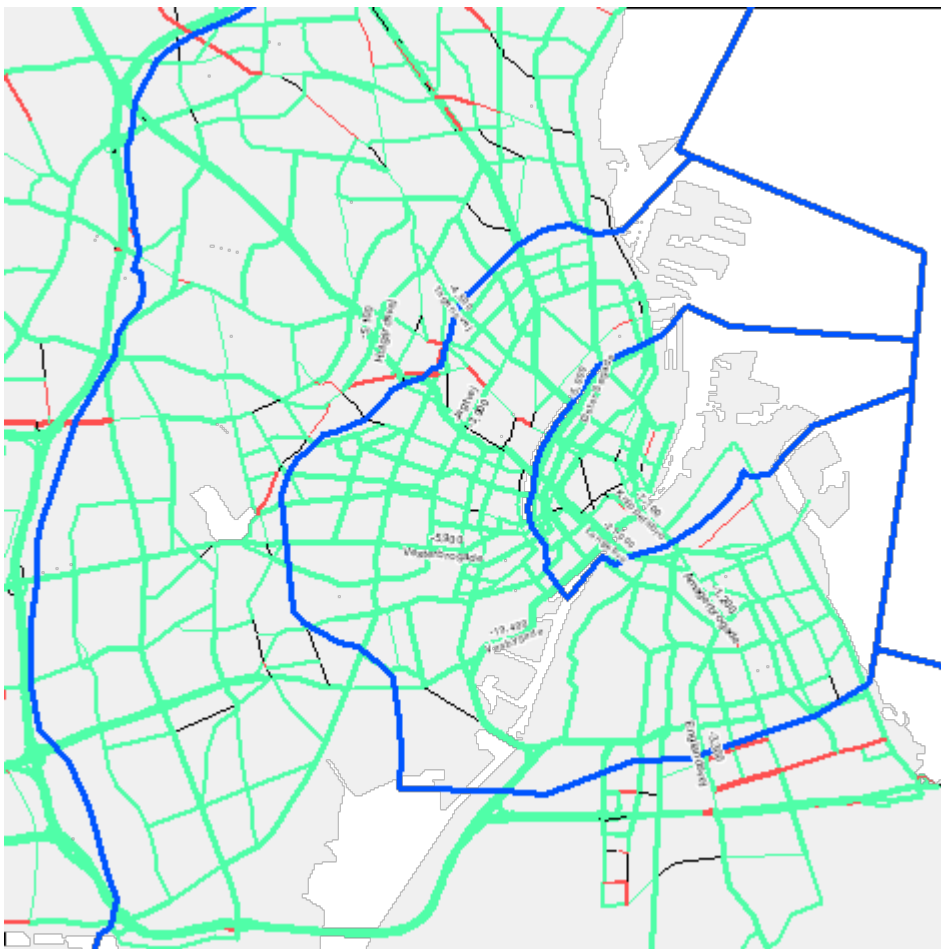


Biltrafikken over Store Ring
reduceres med 30 %

Biltrafikken over Lille Ring
reduceres med 11 %

Trængsel i myldretiden i
regionen reduceres med 15 %

Trafikale effekter - Km baseret afgift



Biltrafikken over Store Ring
reduceres med 18 %

Biltrafikken over Lille Ring
reduceres med 25 %

Trængsel i myldretiden i
regionen reduceres med 23 %

Lille Ring



- Bil
- Bil til cykel + gang
- Cykel + gang
- Bil til kollektiv
- Kollektiv
- Bil, der forsvinder

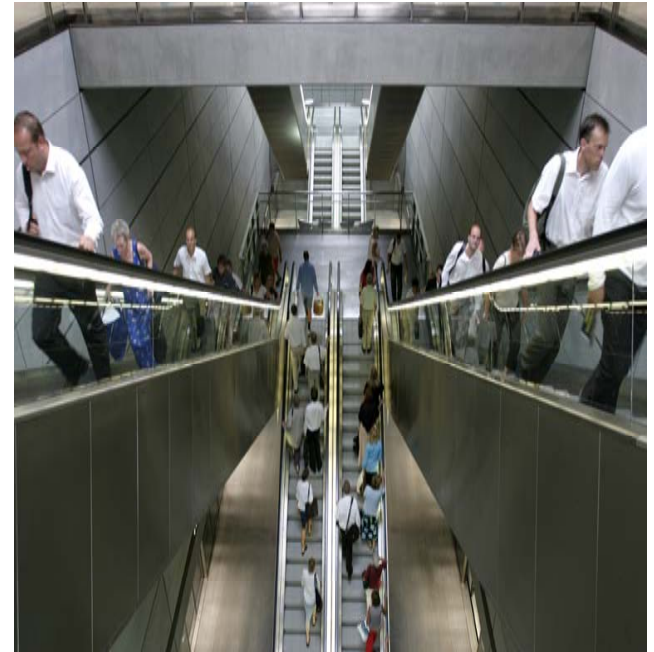


- Pendlerture
- Pendler, ændret
- Erhvervsture
- Erhverv, ændret)
- Øvrige ture
- Øvrige ture, ændret

Provenuet

Nettoprovenu over 10 år

Lille Ring	8 mia.
Store Ring	15 mia.
Km baseret	38 mia.



Hvis provenuet anvendes til trafikinvesteringer er der større accept af kørselsafgifter.

De fordelingsmæssige aspekter knytter sig primært til anvendelse af provenuet

Rabat til beboerne

- Beboerrabatter
 - I London betaler beboerne 10%, I de norske byer er der en maksimal afgift per dag
- Københavnerne kører 65 % af bilturene i København
 - En rabat på 80 % på Lille Ring vil betyde at trafikken falder 2 % mindre end ellers og provenuet bliver 12% lavere
 - En rabat på 60 % på Store Ring betyder at trafikken falder 4 % mindre end ellers og provenuet bliver 25 % lavere



Erhvervslivet



- Leverancer af varer
 - 10 eller 25 kr. vil næppe betyde noget i forhold til varernes pris.
 - Reduceret trængsel vil betyde større fordele
- Kunder til butikker
 - Flere vil vælge at købe ind andre steder – med mindre København er så attraktiv at det opvejer de 10/25 kr.
 - Erfaringer fra London og Norske byer viser meget lille effekt på detailhandlen.
 - Færre indkøbsture og større køb per gang
- Serviceerhverv og håndværk
 - Omkostningen vil betales af kunden – oftest uden betydning i forhold til den samlede pris
 - Mulighed for at effektivisere og flytte transporter udenfor myldretid er begrænsede

Miljø

- Støjbelastning
 - Der skal store ændringer i personbiltrafikken før støjbelastningen ænders væsentligt
 - Lille Ring fører til reduktioner på 2-3 dBA på få veje
- Luftforurening
 - Partikler og NOx kommer primært fra den tunge trafik som ikke påvirkes
 - Derfor ringe effekt på luftkvalitet
- Bymiljø
 - Generelt færre biler vil fredeliggøre byen



Kørselsafgifter til regulering af trafikken

Vanskeligt at se effektive alternativer

- Udbygge kollektiv trafik
- Skrappere parkeringsordninger
- Effektive trafiksaneringer

Kommunalpolitisk tilslutning kræver

- Retfærdighed i systemet
- Forståelse for systemet hos borgere og erhvervsliv

Statsligt medspil

- Skattestop
- Lovgivning

Den høje danske registreringsafgift

- Kan være en "dåseåbner"
- En national km afgift til erstatning af registreringsafgiften
- Men skattestopet gør det vanskeligt at agere



Kørselsafgifter til regulering af trafikken

Kørselsafgifter virker

- Personbiltrafikken reduceres
- Mindre effekt på den tunge trafik
- Et step videre i den aktuelle reguleringsstrategi



Problemerne i København er stadig begrænsede

- Bilejerskabet stiger voldsomt – Københavnerne: 45% flere biler på 10 år
- Byen udvider på centralt beliggende områder - Nordhavn, Sydhavn, Refshaleøen

Kan man handle FØR byen er kvalt i trafik ?

- Vanskeligt hvis man begrundet reguleringen alene med trængsel
- Oftest er der modstand indtil systemet fungerer