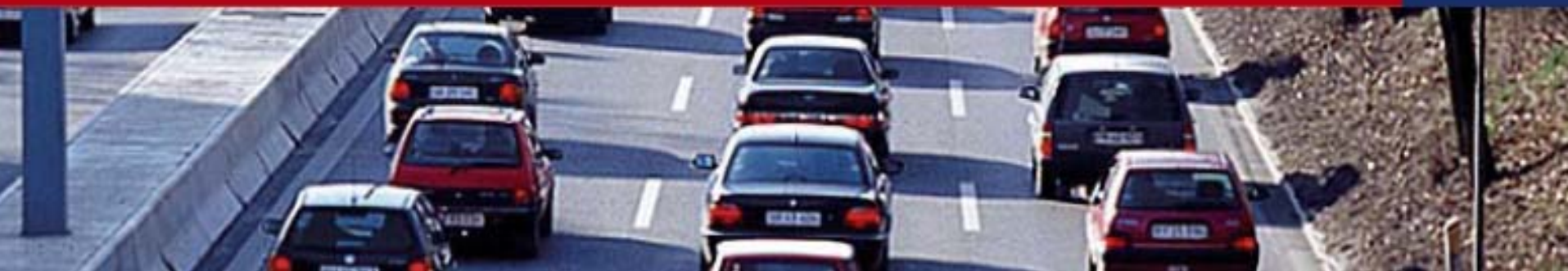




Trængselsafgifter

– ByBizz i København





Workshop 29 August 2006

- **Trængselsafgifter i København**
- intro, baggrund og rammeforudsætninger v/ Henrik Sylvan, Københavns Kommune
- **Modeller for trængselsafgifter**
Trafikale, miljø- og mobilitetsmæssige effekter v/ Susanne Krawack, TetraPlan
- **Stockholm-forsøget**
Indhøstede erfaringer v/ Jens Peder Kristensen, Key Research
- **Byernes trafik og indførelse af trængselsafgifter / bompeng**
om Nordisk Råd-undersøgelsen v/ Erling Hvid, COWI og Tine Lund Jensen, TEM
- **Brugernes holdning og forventninger**
- som borgere i byen, som arbejdende eller som gæst
v/ Lars Ellegaard, FDM

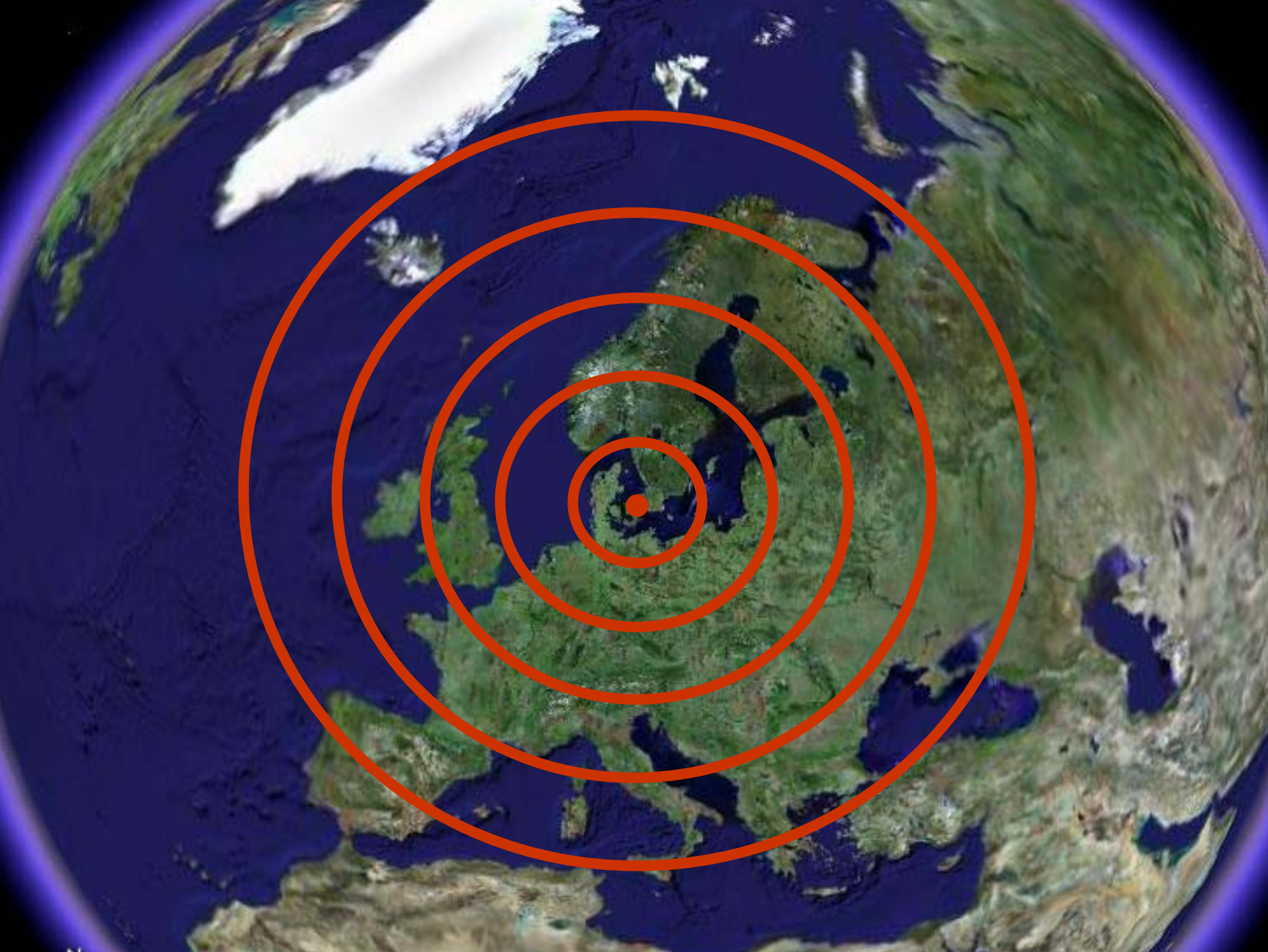
Diskussion i 2 spor:

- Faglige temaer** vedr. trafikale, miljømæssige, trafiktekniske, transportøkonomiske emner osv.
- Proces, offentlighed og beslutning**: trafikpolitiske temaer, holdning til regulering, alternative strategier for udbygning af vejkapacitet osv.
Skal pengene gå til billigere biler eller investering i bedre infrastruktur?

Copenhagen Congestion Charging

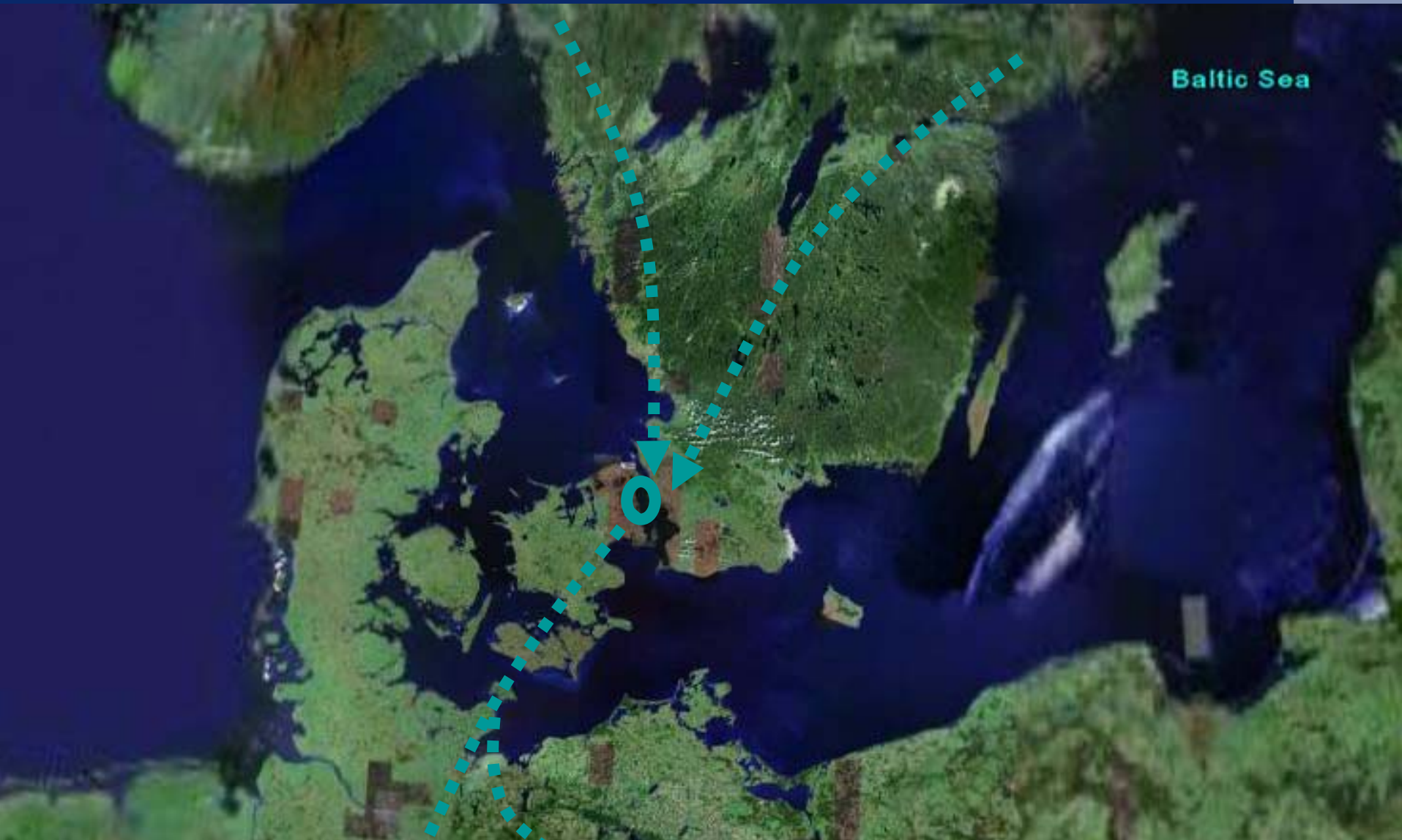


Introduction of
The Copenhagen Scheme





International transport corridor





Copenhagen conurbation



**Copenhagen City =
0.5 mill inhabitants**

**Øresund Region =
3.5 mill inhabitants**

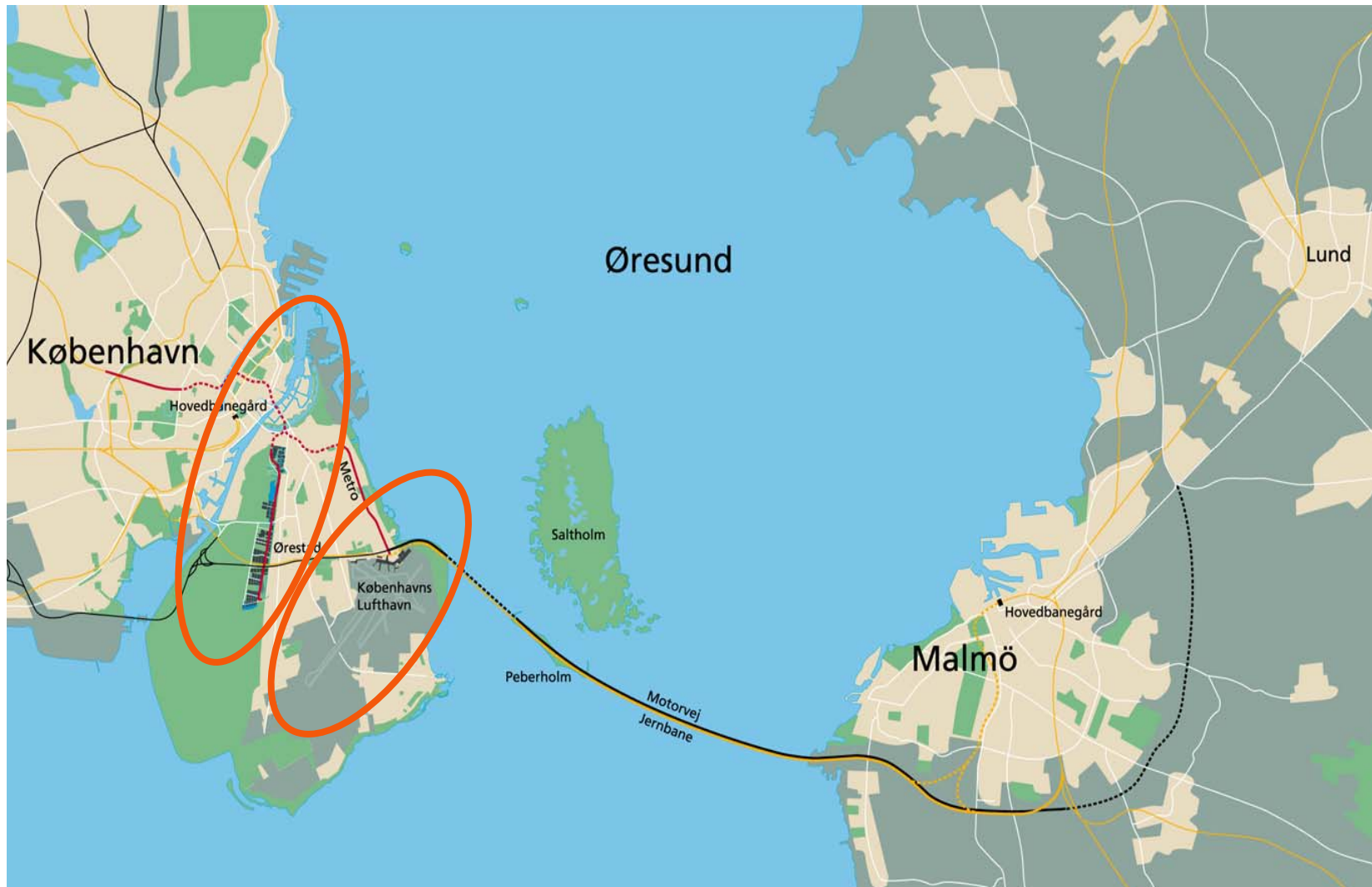
Economic Growth 2.9%

Activity Case I:
- Øresund Bridge 16.7%
- Cph Airport 7.5%

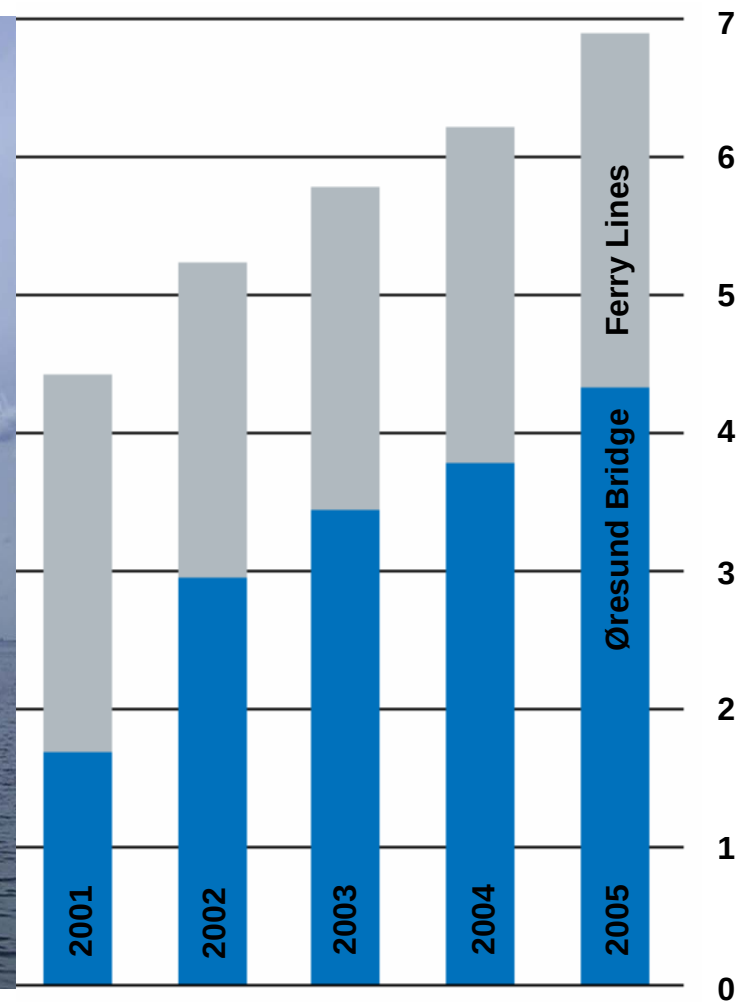
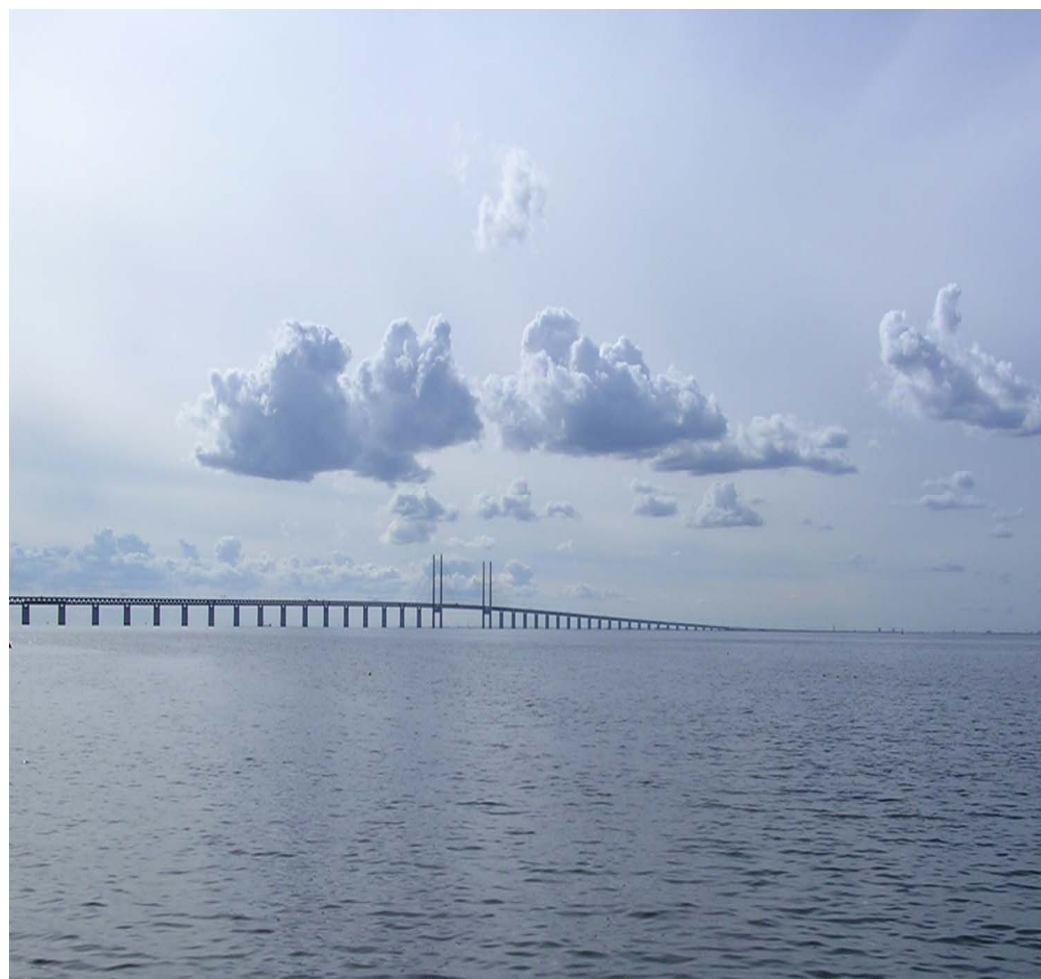
Activity Case II:
Ørestad New Town
Development Area



Transport generating actions



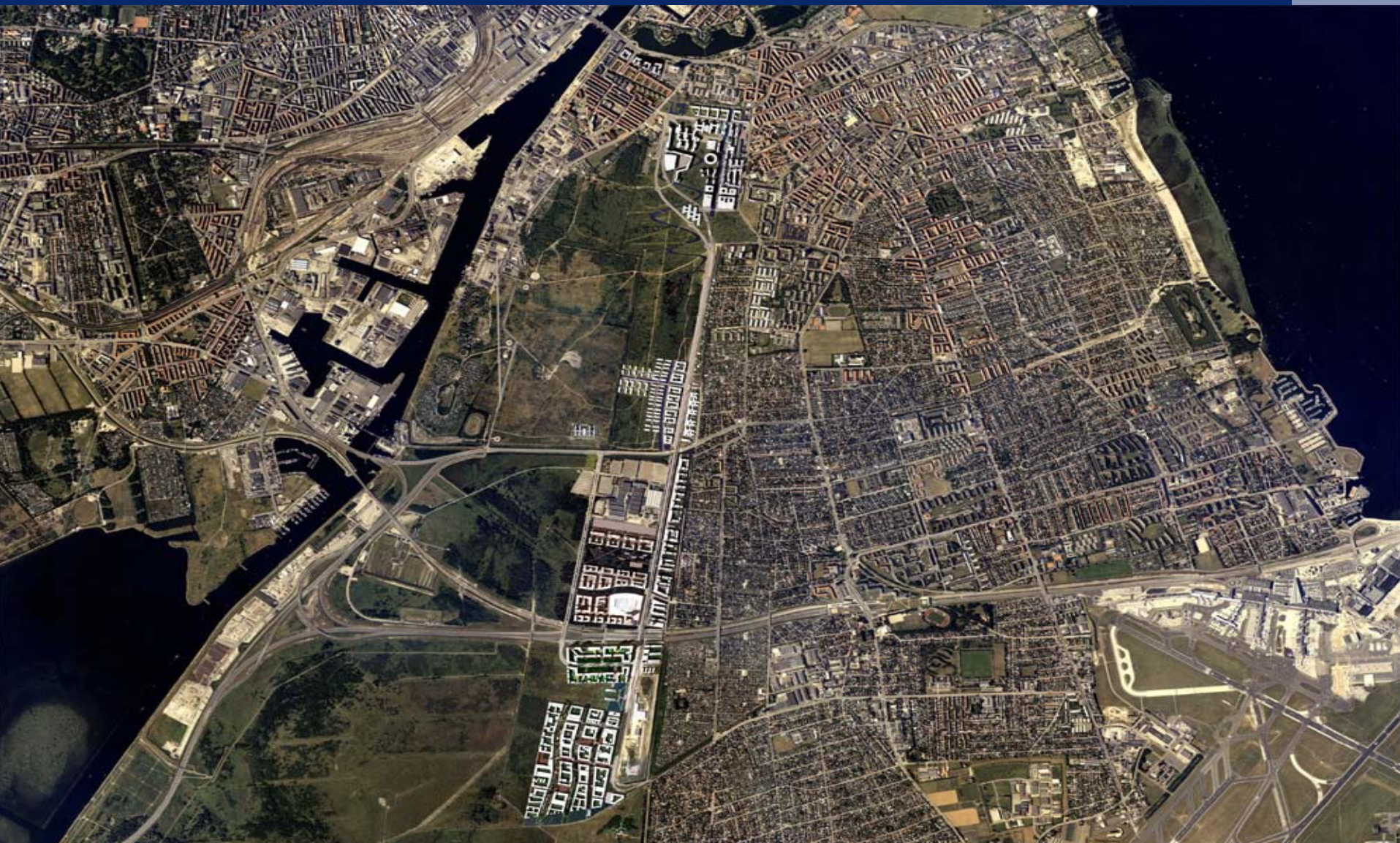
Øresund Integration



Copenhagen Airport



New urban structures





Urban structure development



- City centre used to serve 1.8 mill people
- Now it serves 3.5 mill people

Ørestad

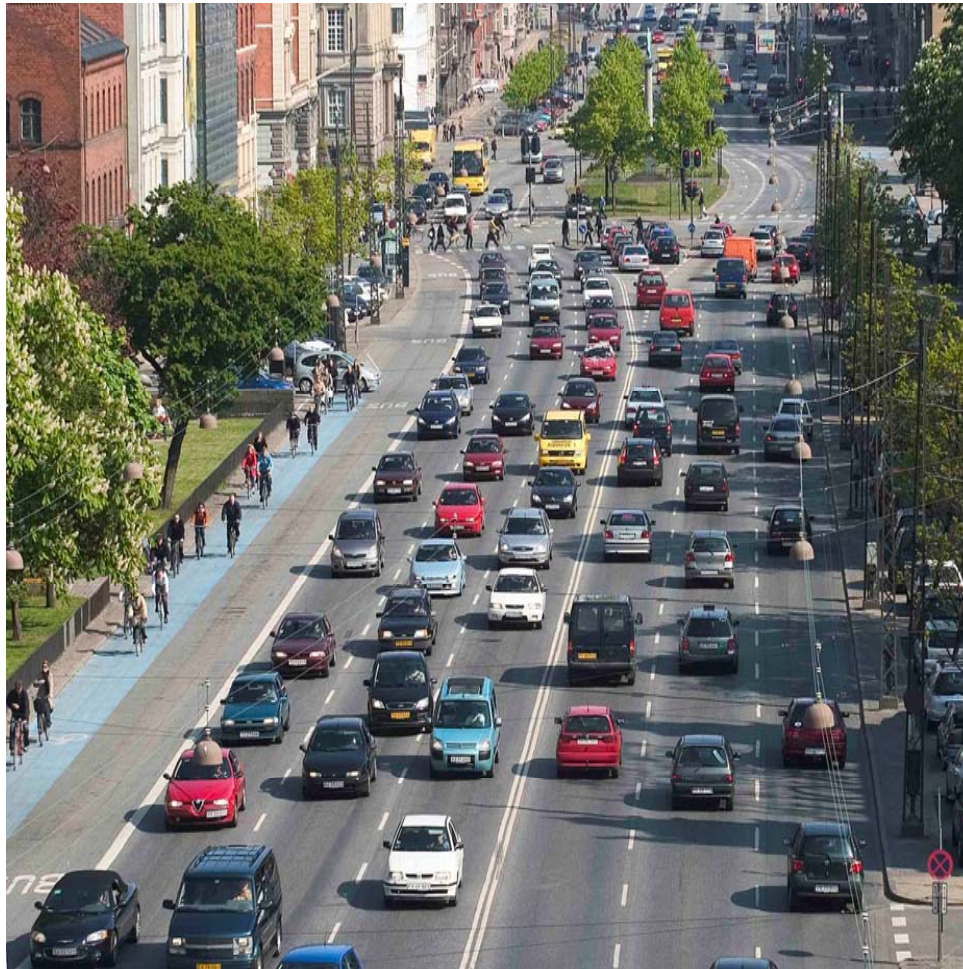


Ørestad / Daniel Libeskin WTC





Main challenges



Mobility

Average speed down to 10-30 km/h
on the road network in Copenhagen

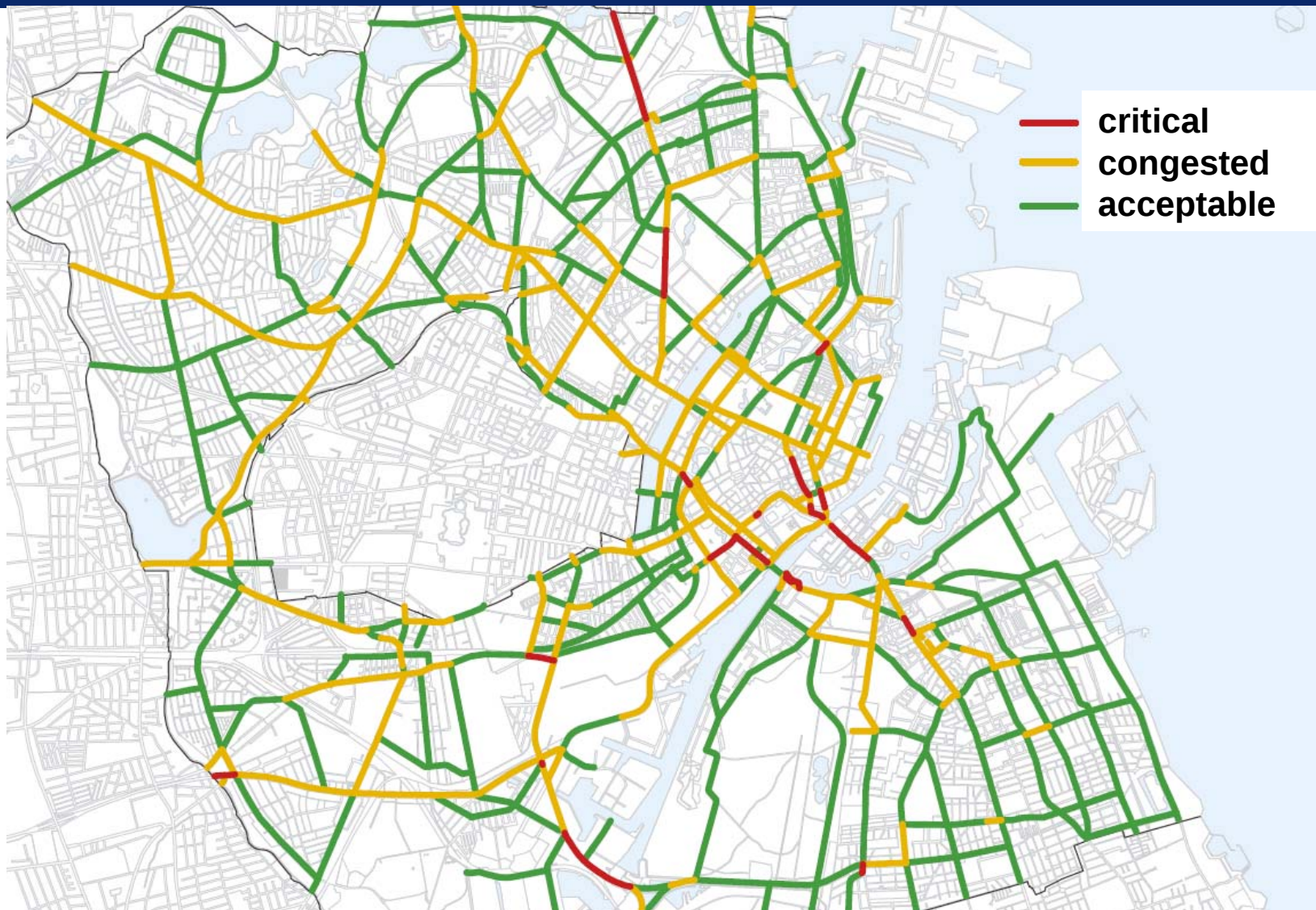
Environment

“Pre-death” of 150-200
Copenhageners every year
as a consequence of pollution

Socio economy

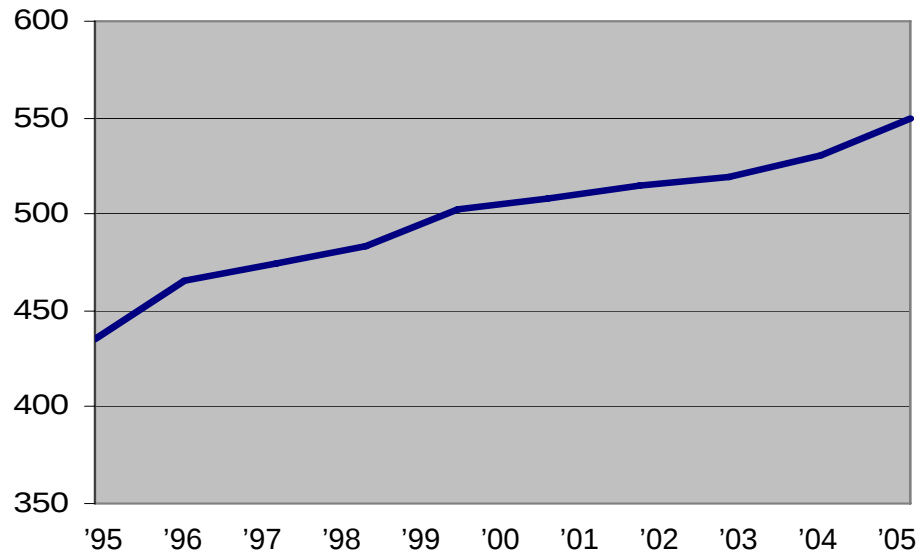
Congestion in the Copenhagen
region gives an economic welfare
loss equal to € 800 mill per year due
to the waste of time

Road capacity bottlenecks





Transport growth

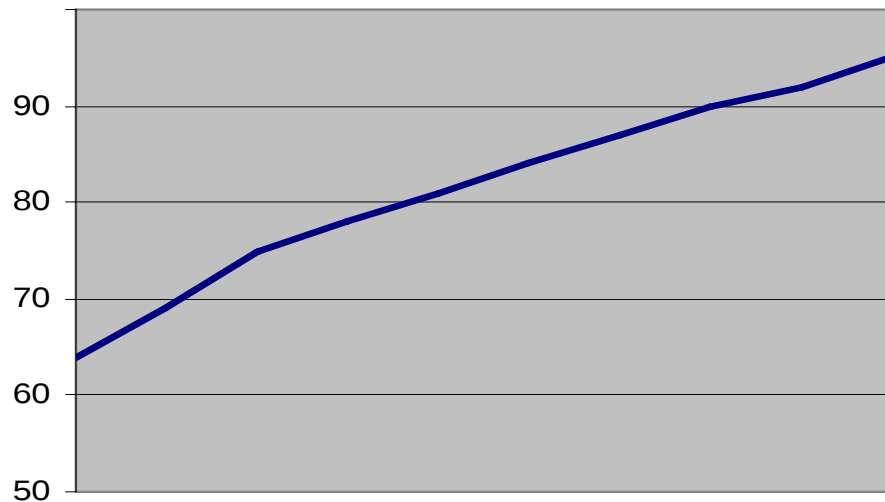


Car traffic +25%

**Vehicles in rush hours
in/out Copenhagen:**

1995 = 440.000

2005 = 550.000



Car ownership +45%

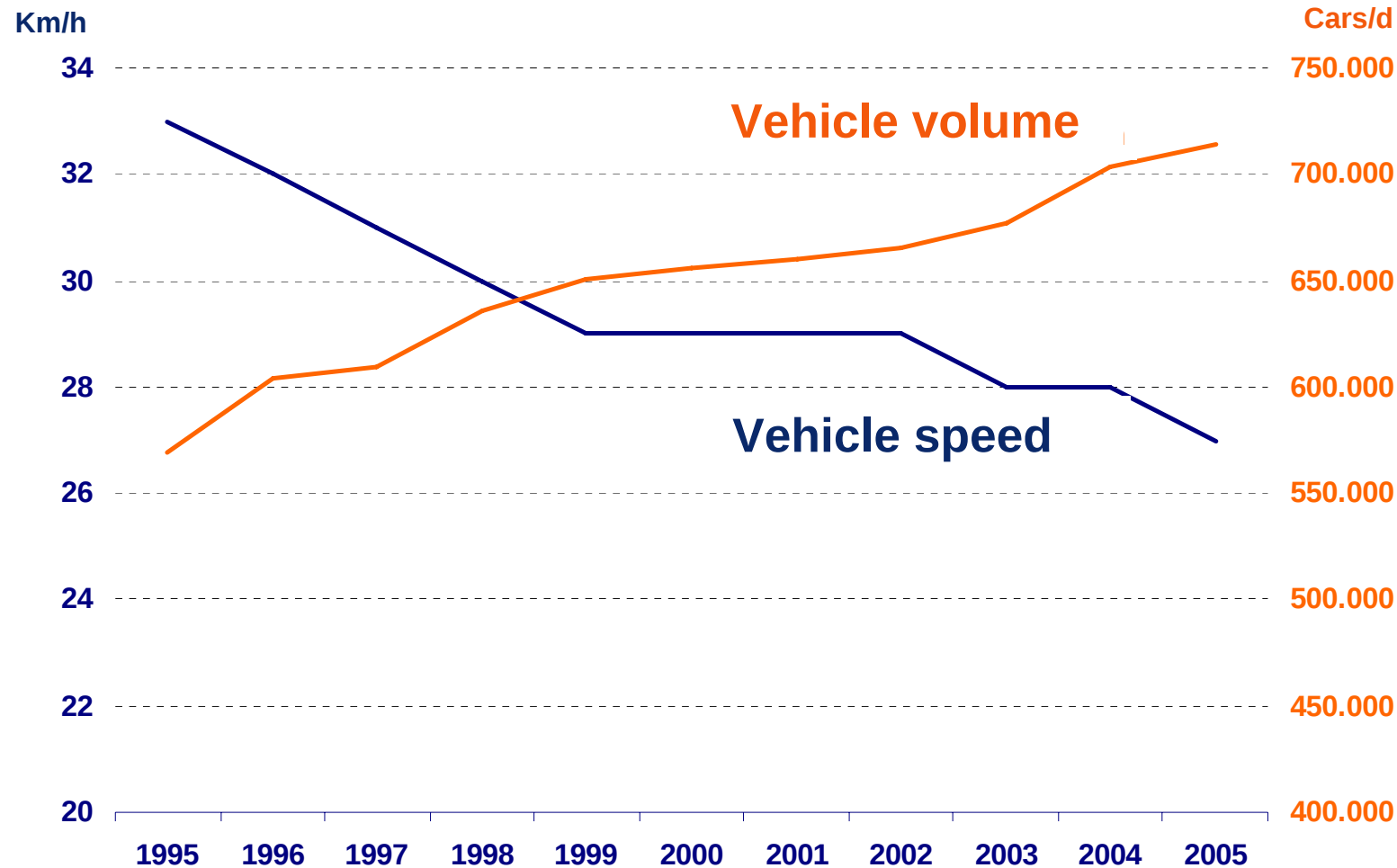
**Private cars registered
in Copenhagen town:**

1995 = 64.000

2005 = 95.000



Reduced average speed





Improving mobility

Making daily life easier when I am in town with my car:

- **More regulations**
- **Improving transport infrastructure**





Toll ring around Copenhagen



- **Could reduce traffic congestion problems**
- **In principle easy to establish**
- **Gives a revenue to accelerate transport infrastructure investments**

Clever congestion charging



- Fiscal reasons ?
- Mobility improvement ?

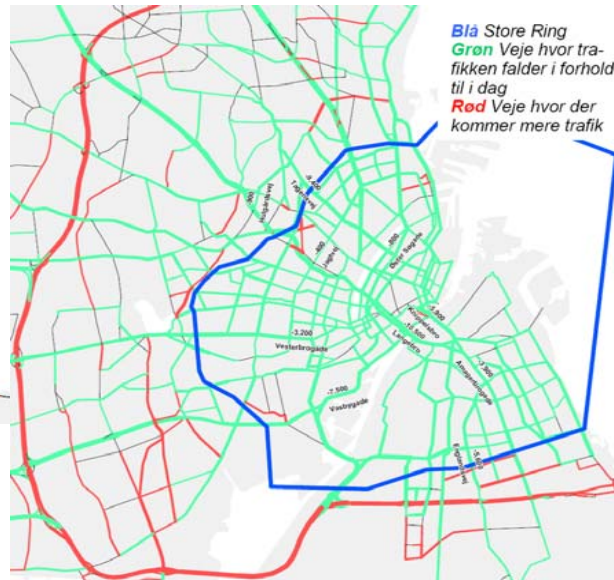


3 models investigated

A little toll ring



A big toll ring



GPS-solution



Main results of the studies I



Congestion charging improves mobility

- All models reduce congestion problems
- Present time waste of 120,000 hrs/d reduced
- Anticipated 15% traffic reduction
- Extra 75,000 metro passengers

Main results of the studies II



Environmental improvement

- Freight transport less influenced
- CO₂ emissions reduced
- NO_x etc. not reduced so much
- Noise emissions reduced by 1-3 dB.

Revenue substantial

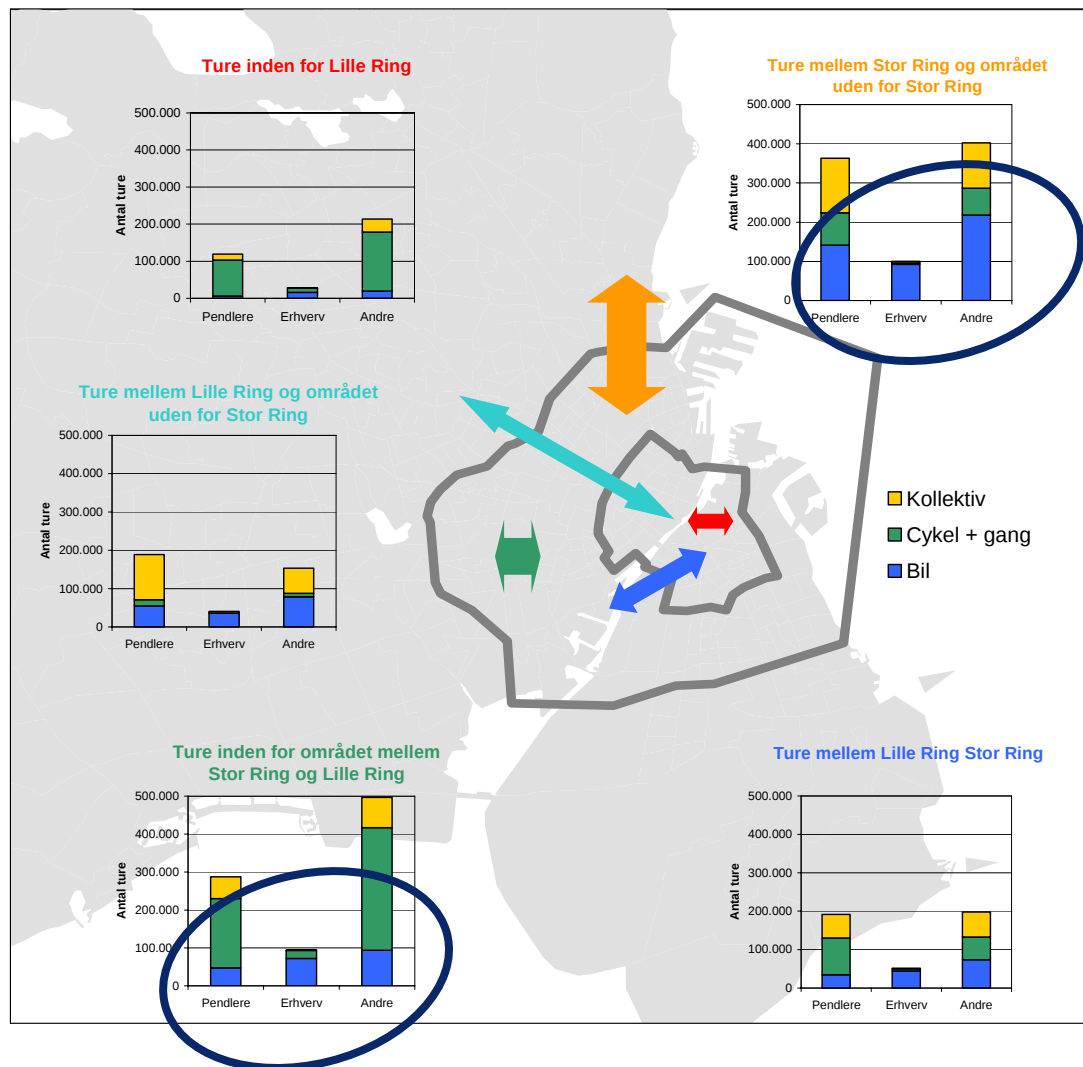
€ 100 mill (Little Ring)

€ 200 mill (Big Ring)

€ 500 mill (GPS in the Region)

**But problem of Danish Government's
'Tax Stop' policy**

Trip behaviour

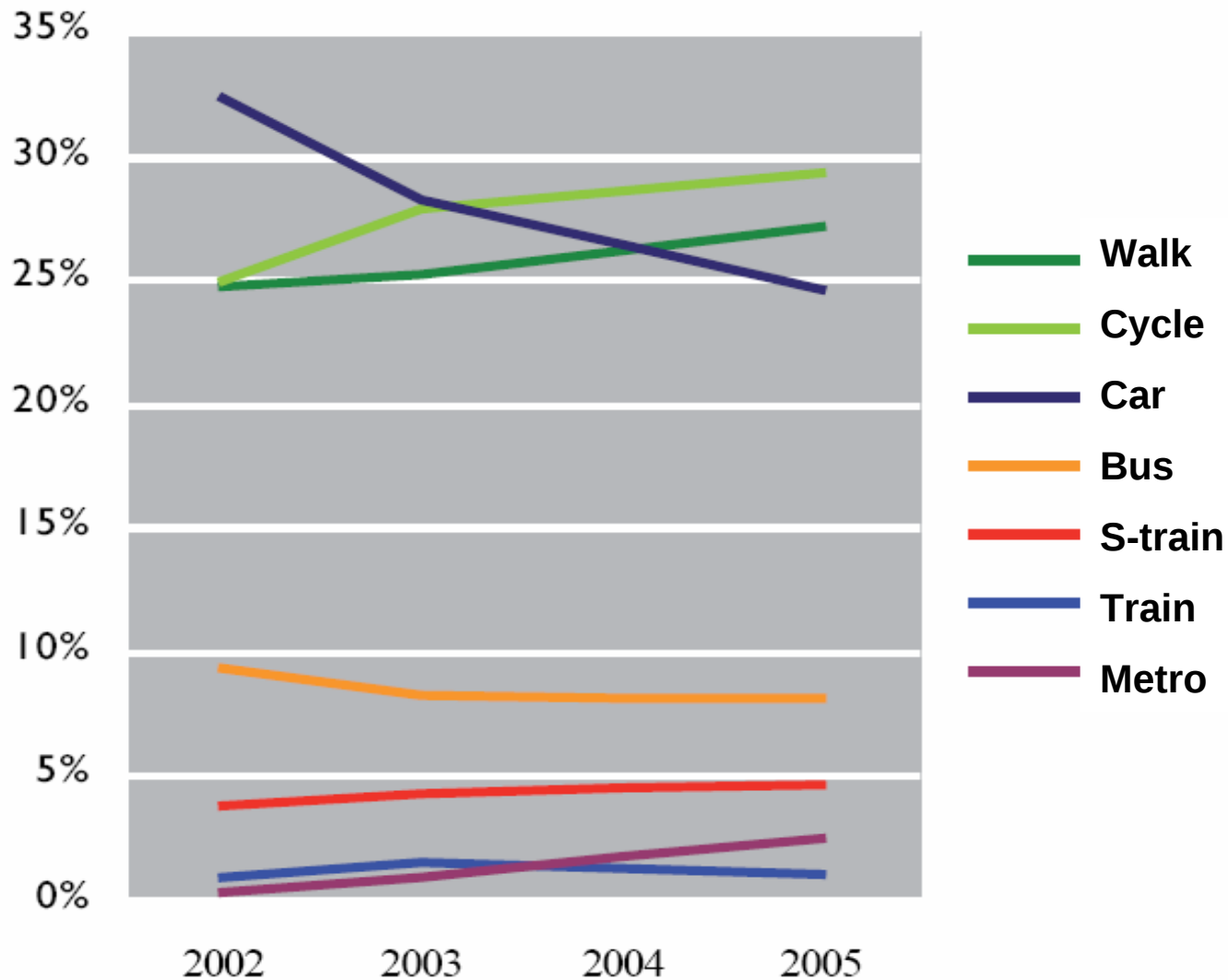


**Car traffic already
"reduced"**

**Could public transport
do more?**

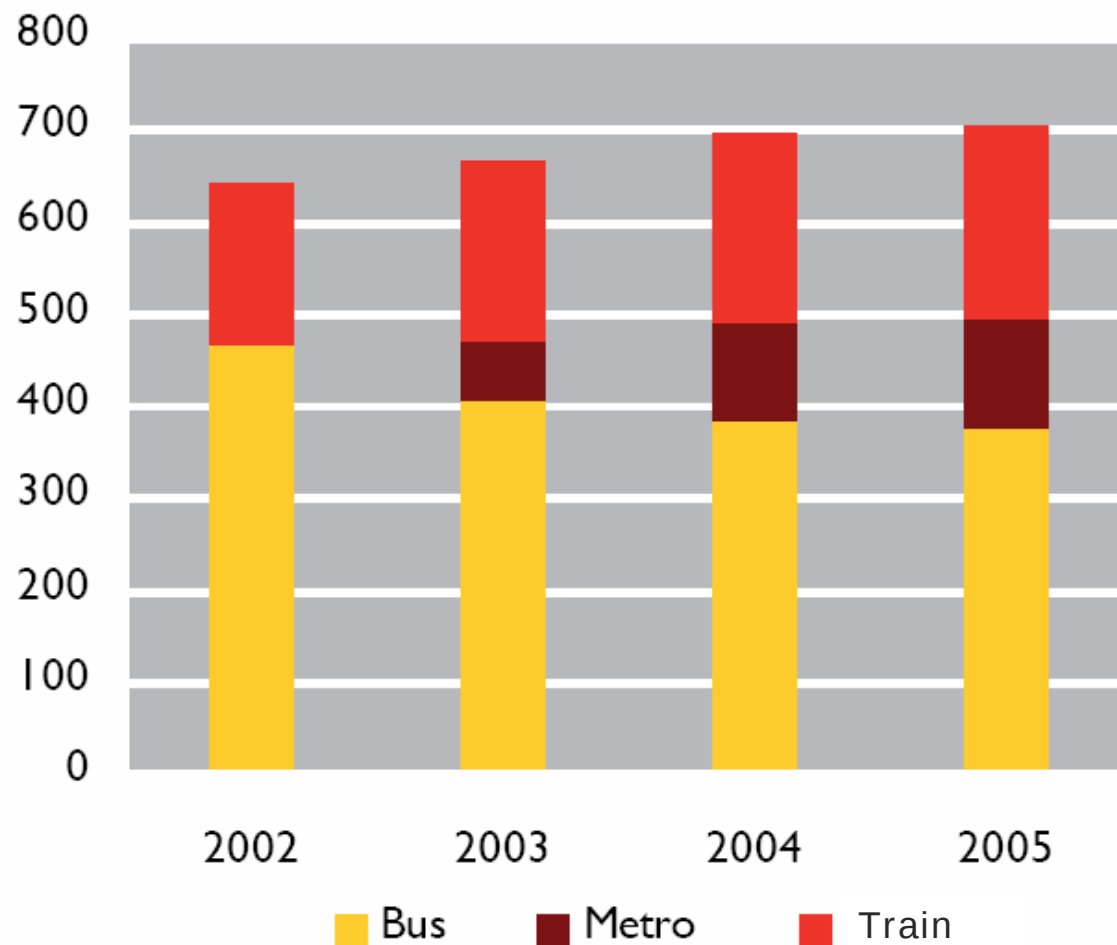


Modal split



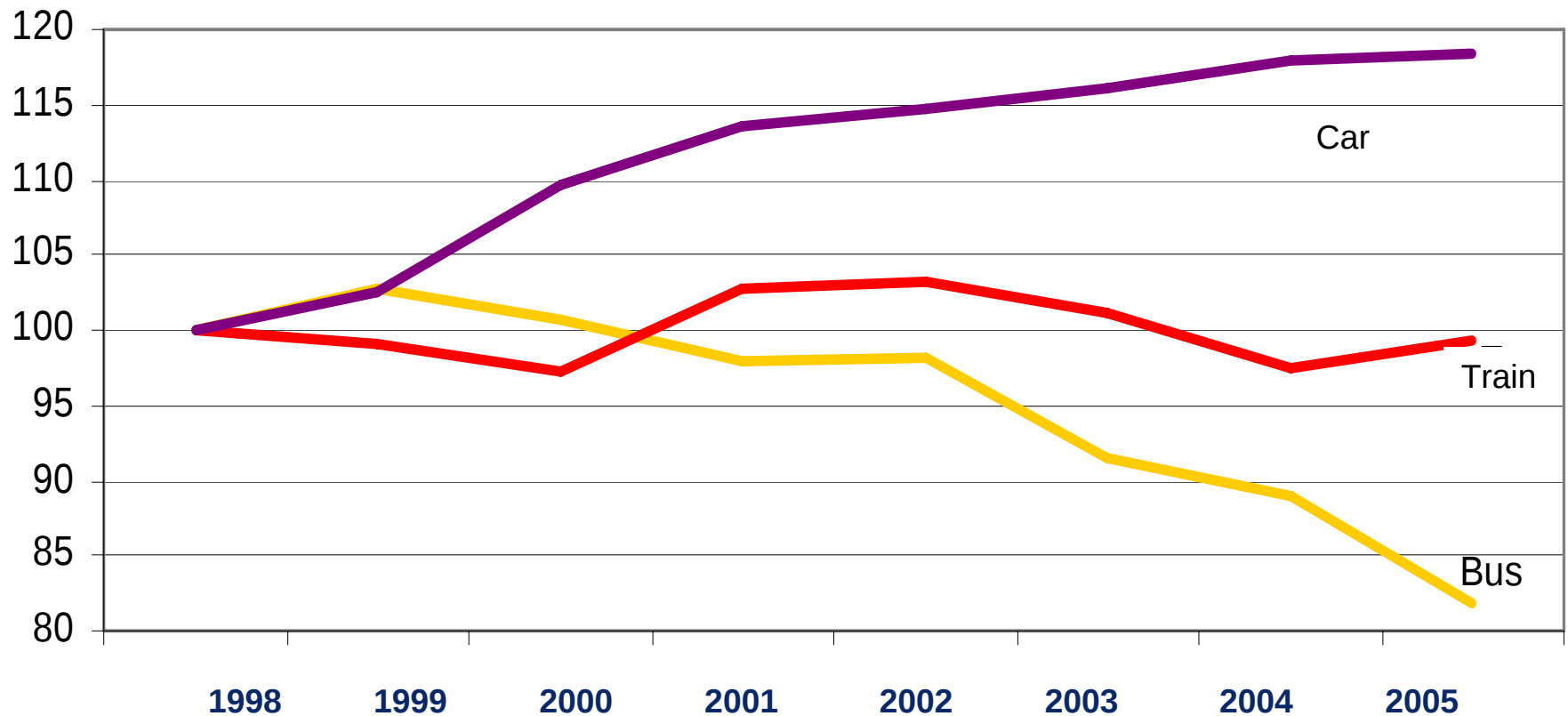


More public transport

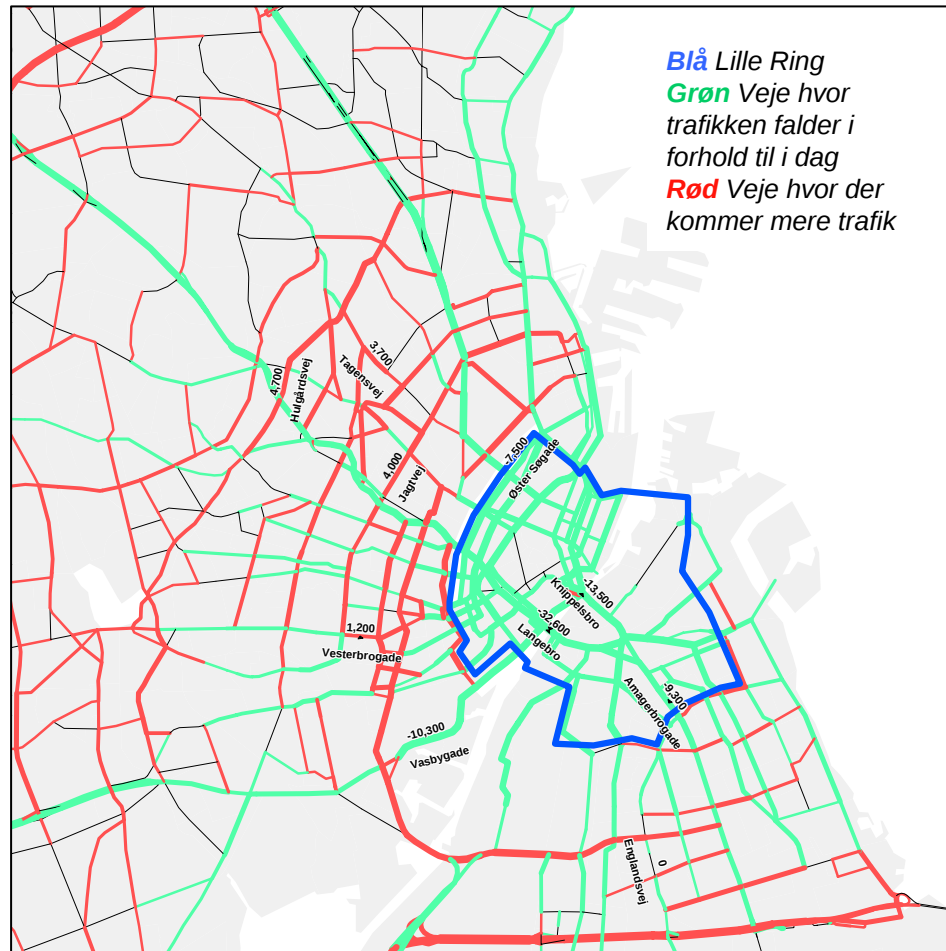




Market development



Model 1: Little Ring

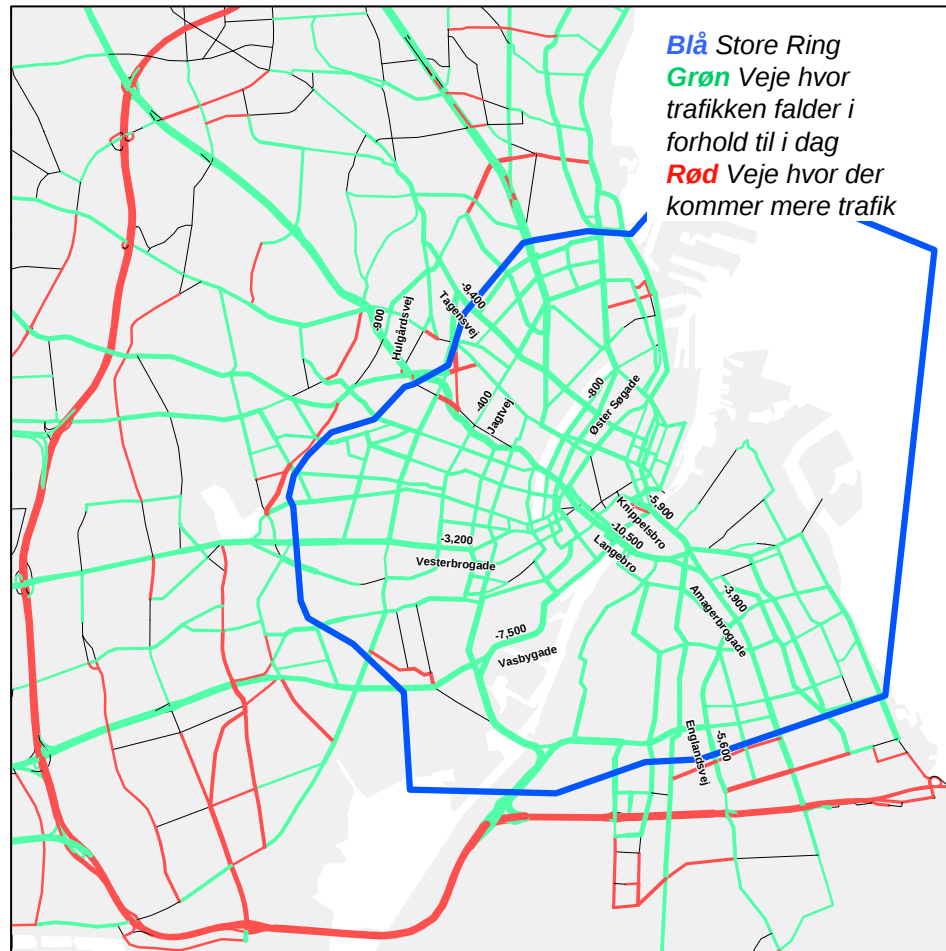


30% decrease in car traffic

Unexpected effects



Model 2: Big Ring

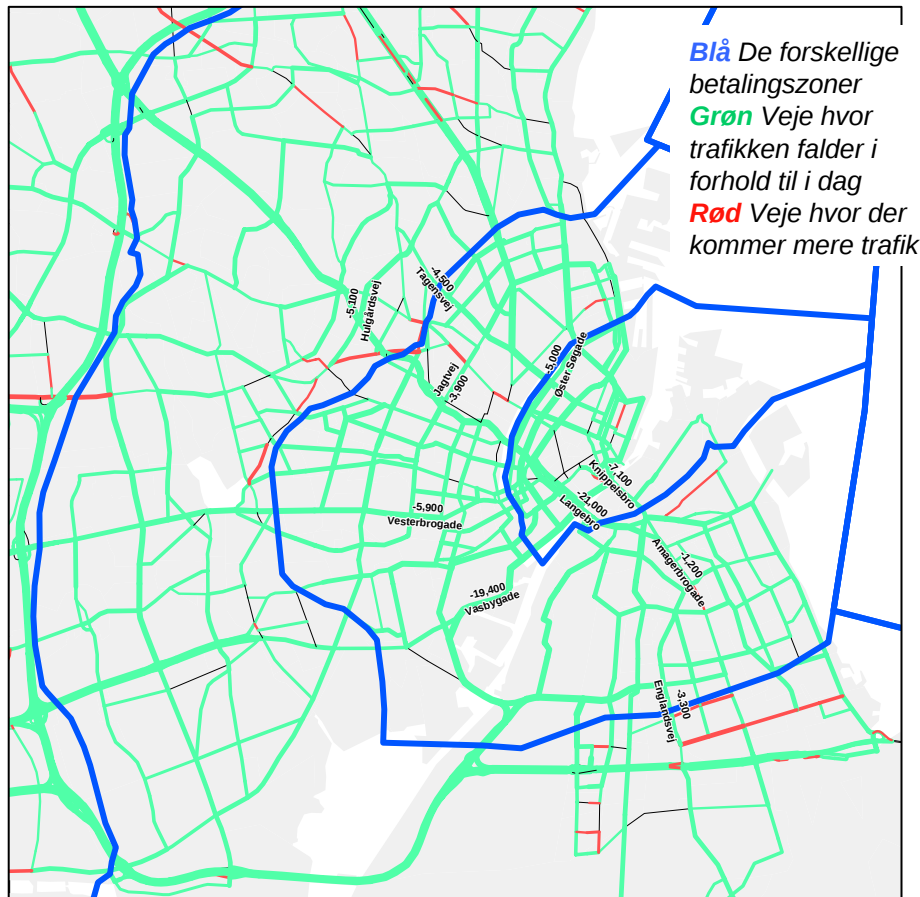


15% decrease in car traffic

Better distribution of traffic



Model 3: GPS km based



**15% decrease in car traffic
in the whole region**

Long term solution

The Progress/AKTA project



Debate



Topics:

- more and better cycle lanes (3m)
- better public transport
- road expansion (harbour tunnel)



Alternative: improve public transport



Metro

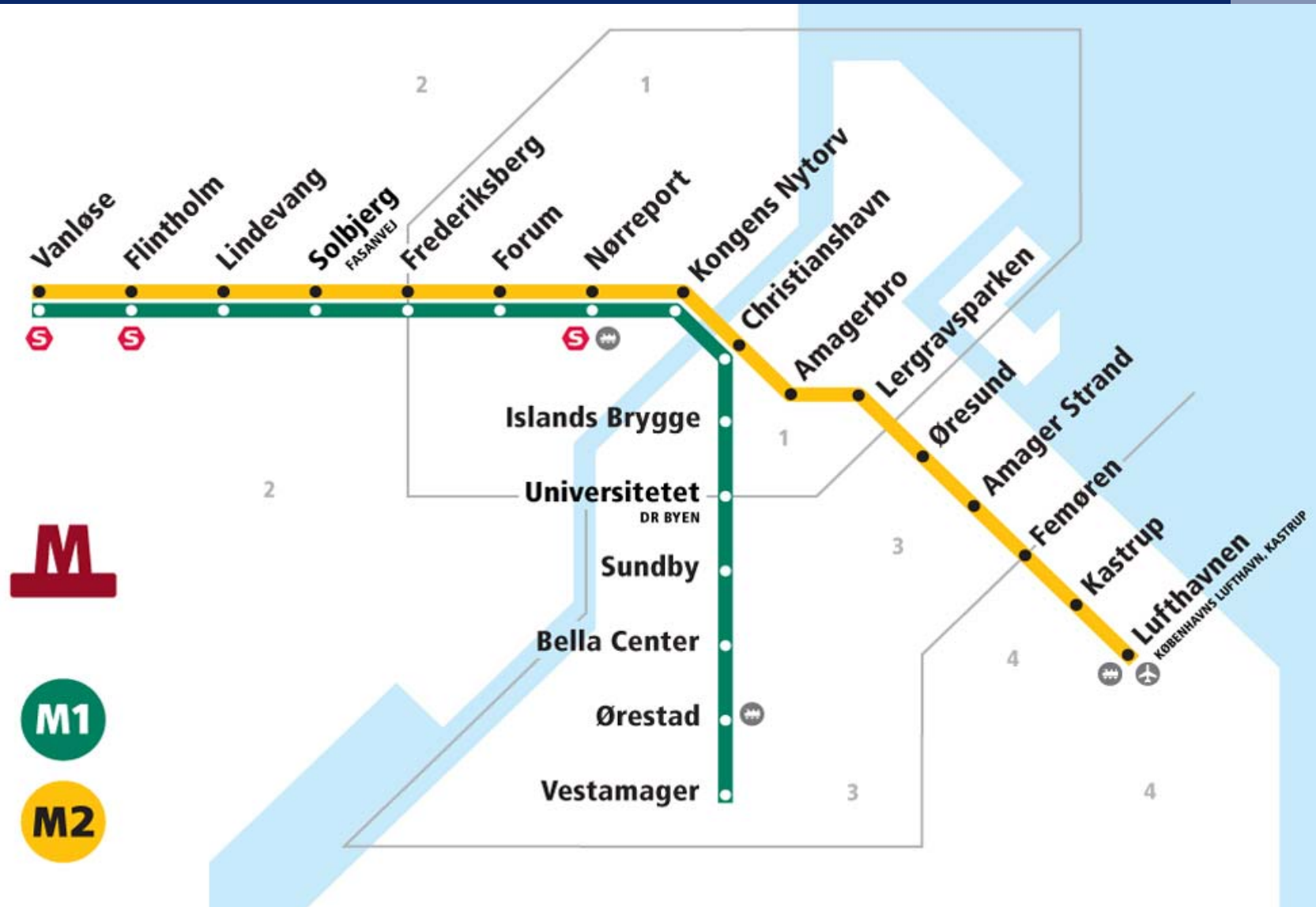


Suburban train



Inter regional

Metro 1+2



Metro circle line "Cityring"



PLAN 2015-25



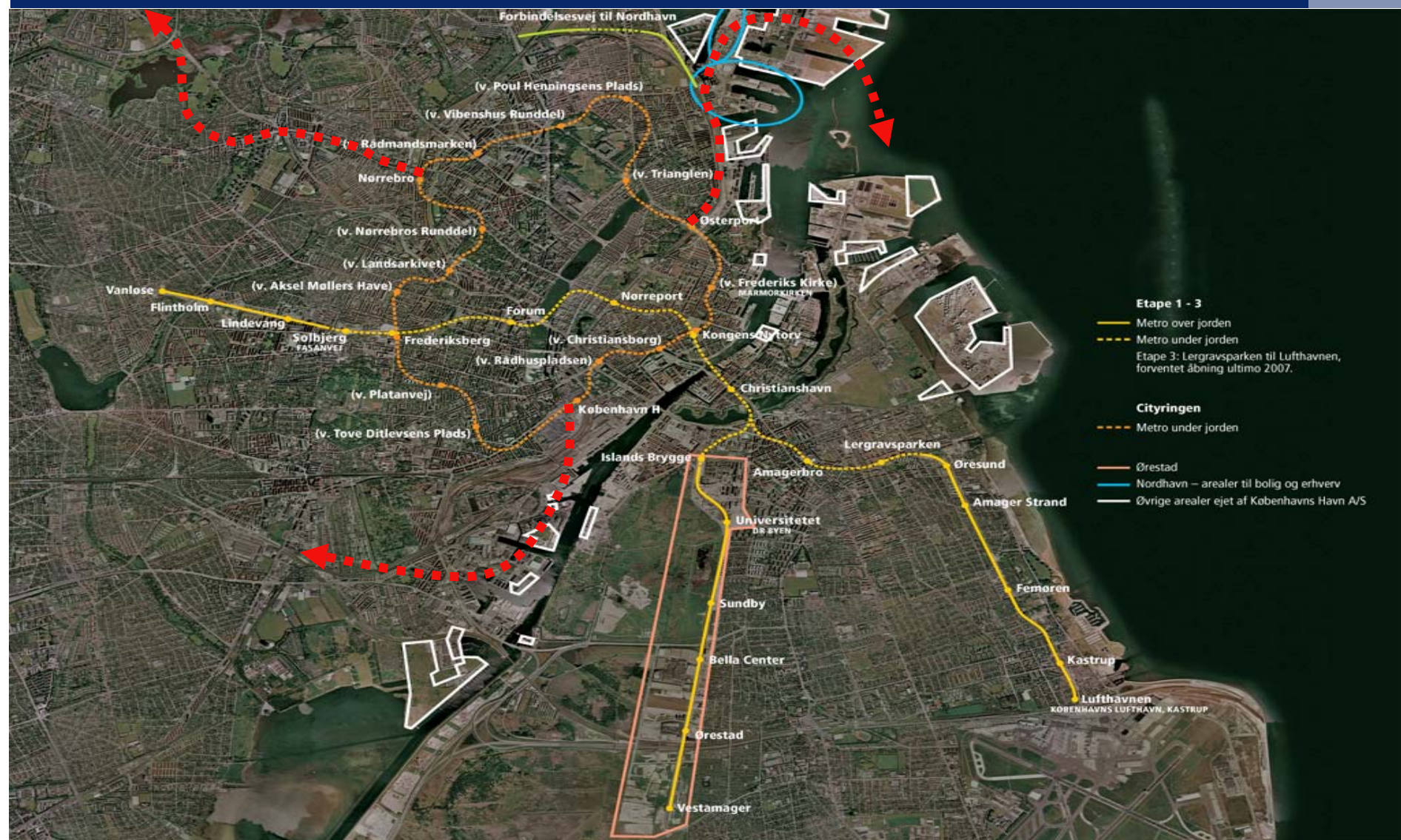
Metro 5 + 6 + 7 € 2 bill

New main railway line € 1 bill

New main road tunnel € 3 bill

**- but the new projects do not alone
help reducing the congestion
problem**

Metro Cityring + extensions





Congestion charging debate...?



KØBENHAVNS KOMMUNE
København Miljøforvaltningen

POLITIKEN
den levende avis

Miljøfestival 18.-21. maj 06

Pressen, Politikens Hus, Vester Voldgade 33, København

DEBAT OM TRAFIK OG MILJØ

17. og 18. maj 2006

Hvordan får vi trængslen af vejen, og kan vi blive sundere med miljøzoner?

Deltag i debatten på konferencerne under Miljøfestivalen

På to konferencer i maj vil kommunen sætte miljøzoner og trængselsafgifter til debat. København ønsker at være på forkant og matche de storbyer i Europa, som vi gerne vil sammenligne os med. Flere byer har taget godt fat på trafikens negative indvirkning på både trængsel, miljø og sundhed. London har indført bompenge, Stockholm gør forsøg med det i øjeblikket, og der er miljøzoner i flere større byer i Sverige.

Københavns Kommune har i snart 4 år ønsket at indføre en miljøzone, og diskussionen om trængselsafgifter er også i gang.

I Københavns Kommune er vi overbeviste om, at både en miljøzone og trængselsafgifter vil gøre byen til en bedre by for beboere, besøgende og trafikanter, men tiltagene kræver et lovgrundlag, som i dag ikke er til stede.

Praktiske oplysninger
Konferencerne er arrangeret af Københavns Kommune som et led i Miljøfestivalen 06. På Miljøfestivalens hjemmeside www.kk.dk/miljofestival kan du løbende læse mere om konferencerne. Se aktuelle ændringer i programmet på info@tmf.kk.dk, tlf. 33 66 33 32 eller Yderligere oplysninger: Klaus Grønner, Vej & Park, kgr@tmf.kk.dk, tlf. 33 66 58 26. Annette Egeberg, Trafikkontrol, anet@tmf.kk.dk, tlf. 33 66 58 26. Fri entré. Reserver plads på www.politikenshuset.dk.

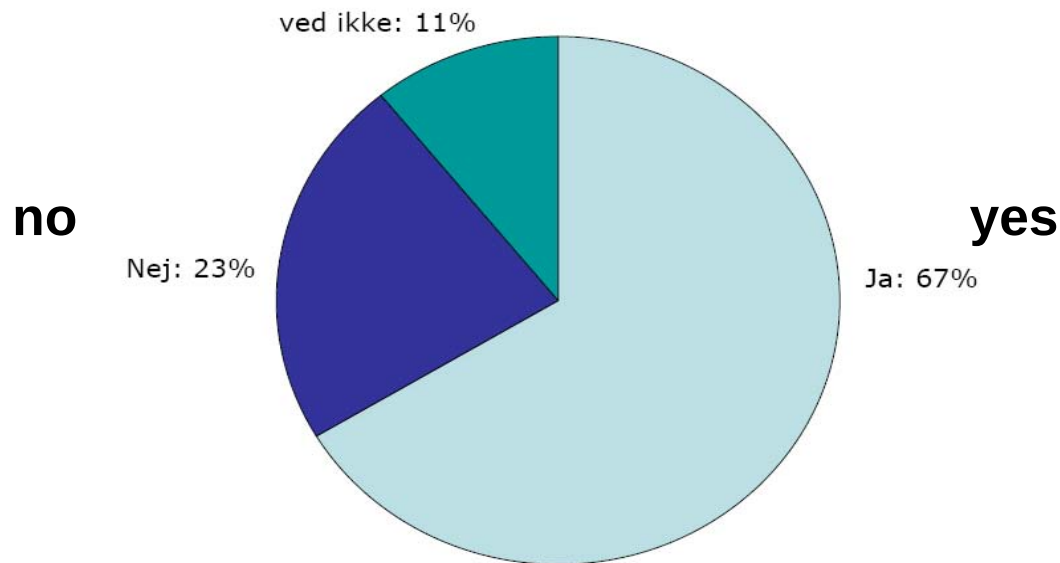




Is it a good idea...?

Er bompenge i København en god idé?

Forud for dette spørgsmål har svarpersonerne fået en ret omfattende beskrivelse af problemet – se næste side. Bemærk, at svarene naturligvis er påvirket af en sådan beskrivelse.



Time schedule



2007 Planning
2008 Implementation
2009 Start

Mange spørgsmål ?

Hvem skal betale:

- Pendlere ?
- Københavnerne ?
- Fritidsture ?

Hvem skal drive systemet:

- Københavns Kommune ?
- Vejdirektoratet ?
- Privat selskab ?

Hvilken teknik skal anvendes:

- Brobizz ?
- Kamera ?
- GPS ?



Flere spørgsmål ?



Hvad skal provenuet bruges til:

- Skattelettelser ?
- Lavere registreringsafgift ?
- Investeringer i infrastruktur?

Hvordan skal det hænge sammen:

- lokalt med P-afgiftssystem ?
- nationalt med broerne bl.a. ?
- internationalt (fælles standard) ?

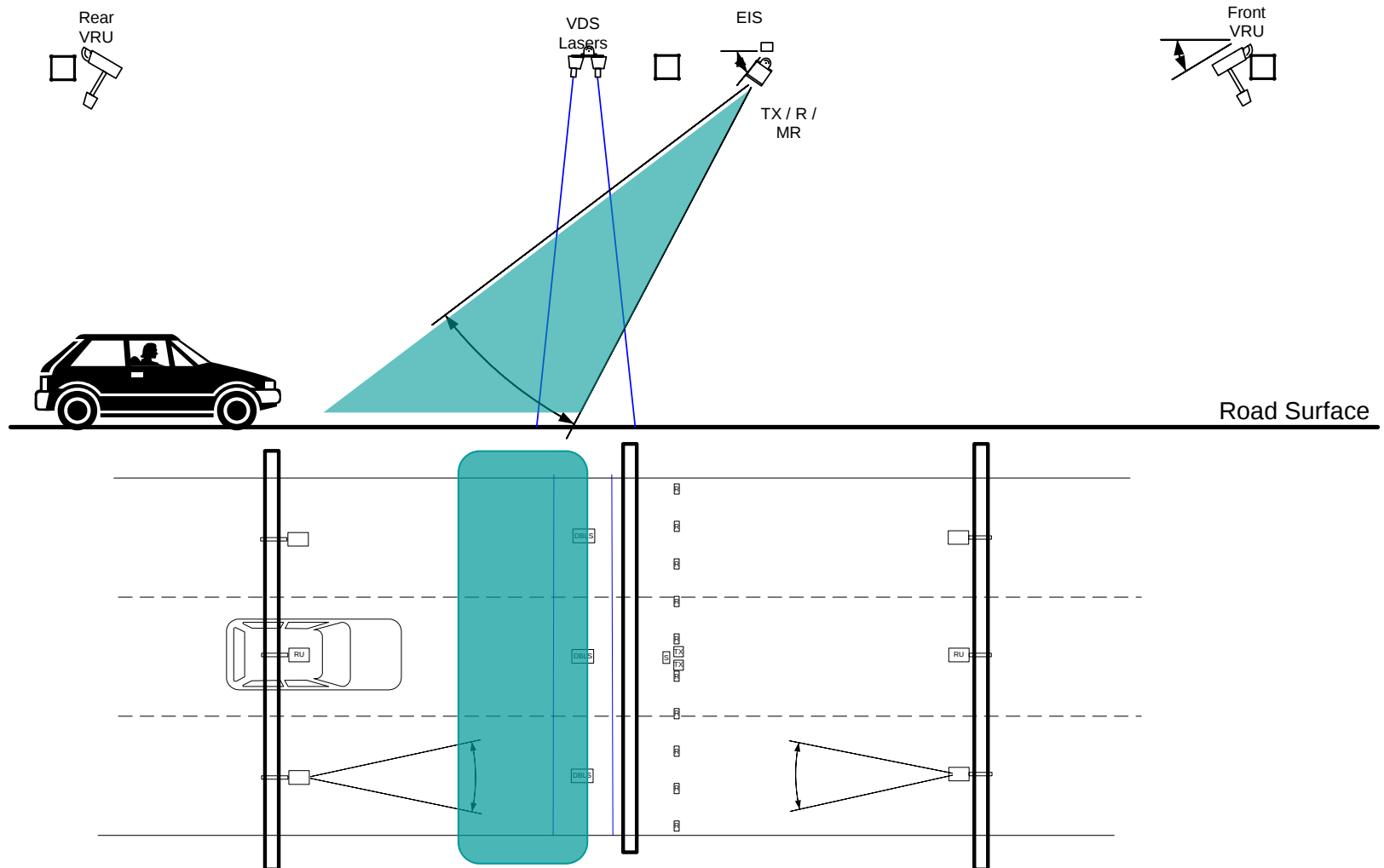
Hvad er næste skridt:

- forbedre juridisk-økonomisk grundlag ?
- forbedre effektvurderinger ?
- forberede samarbejde med ministerierne ?



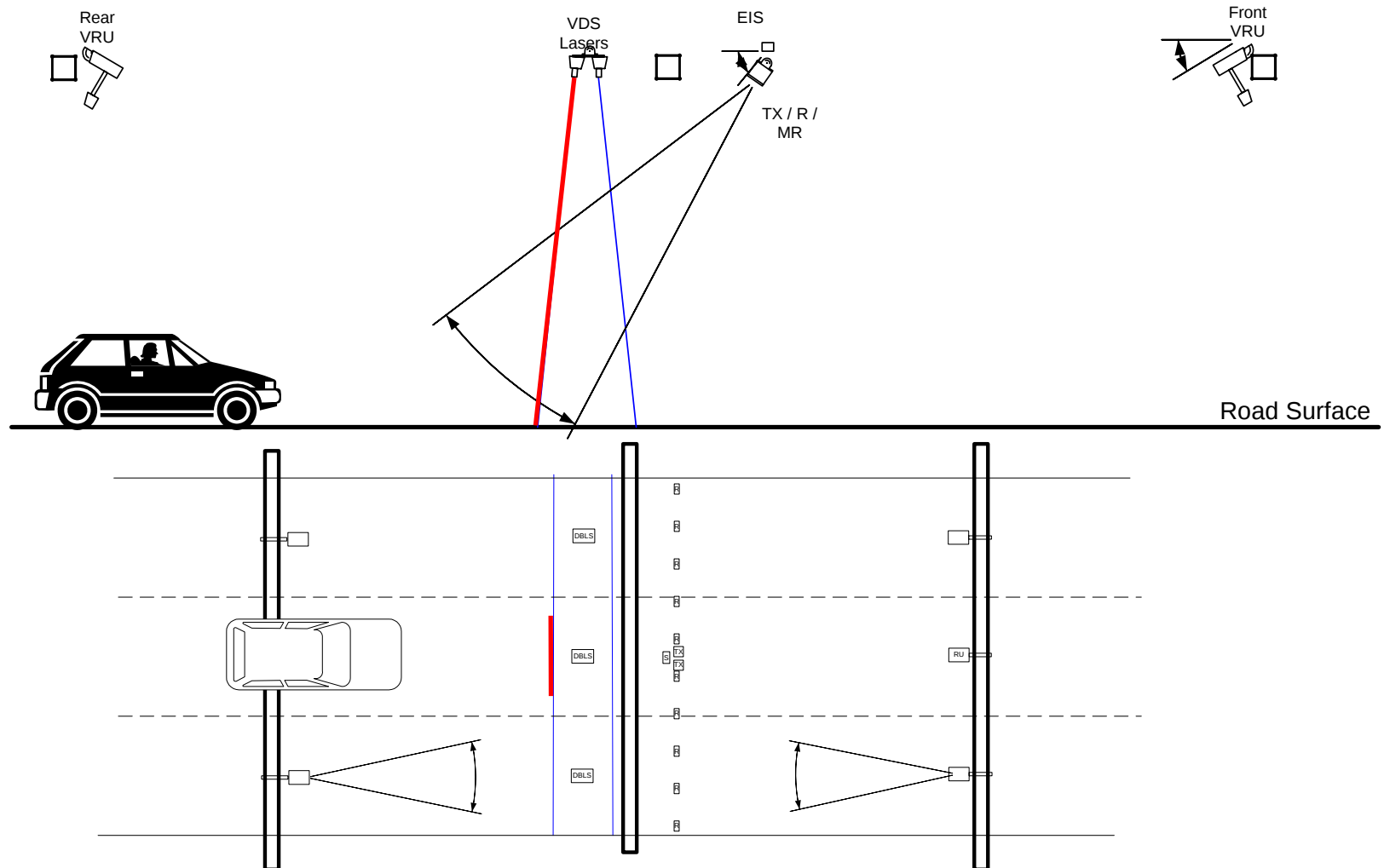


Betalingszone – Proces sekvens



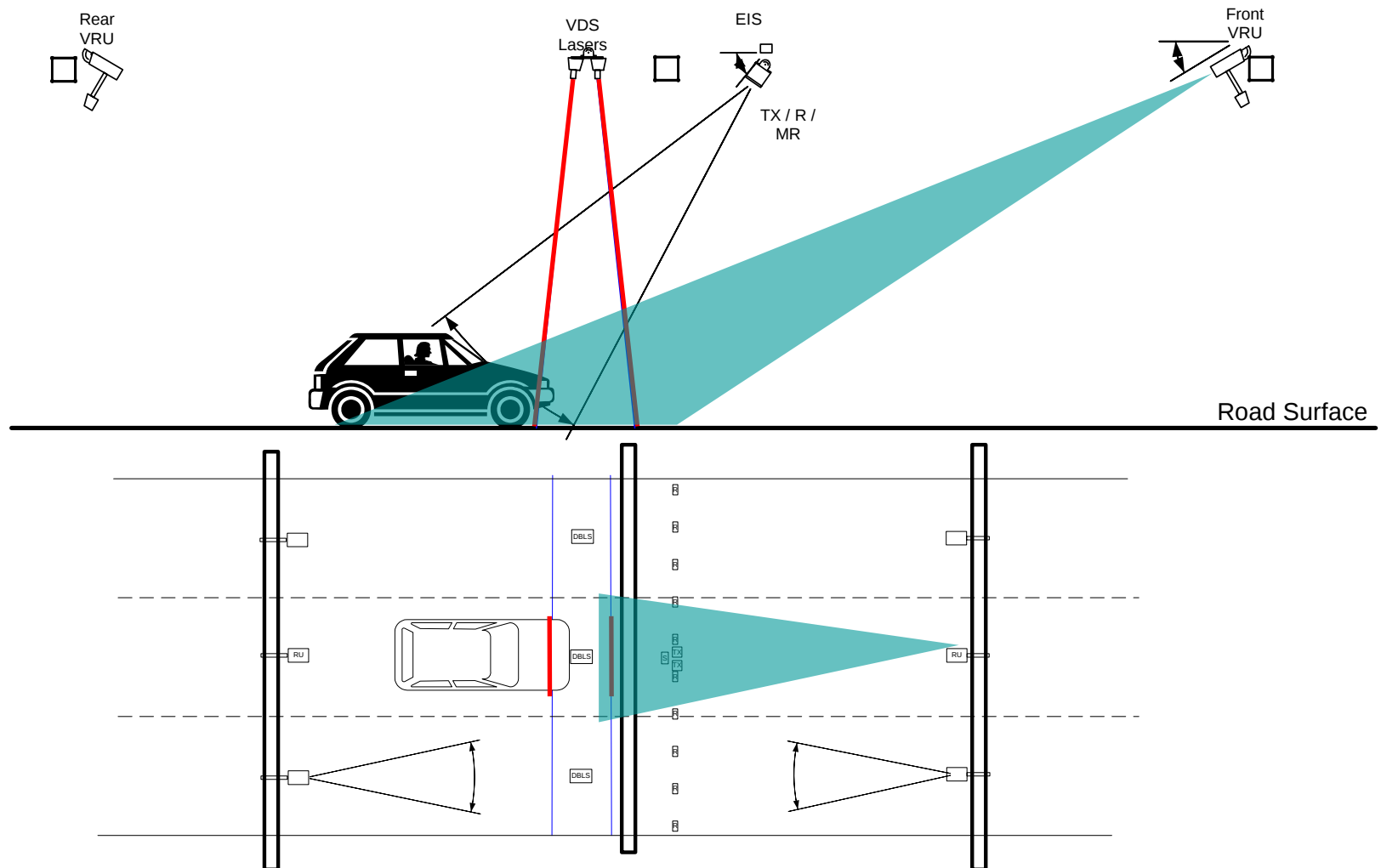


Betalingszone – Proces sekvens

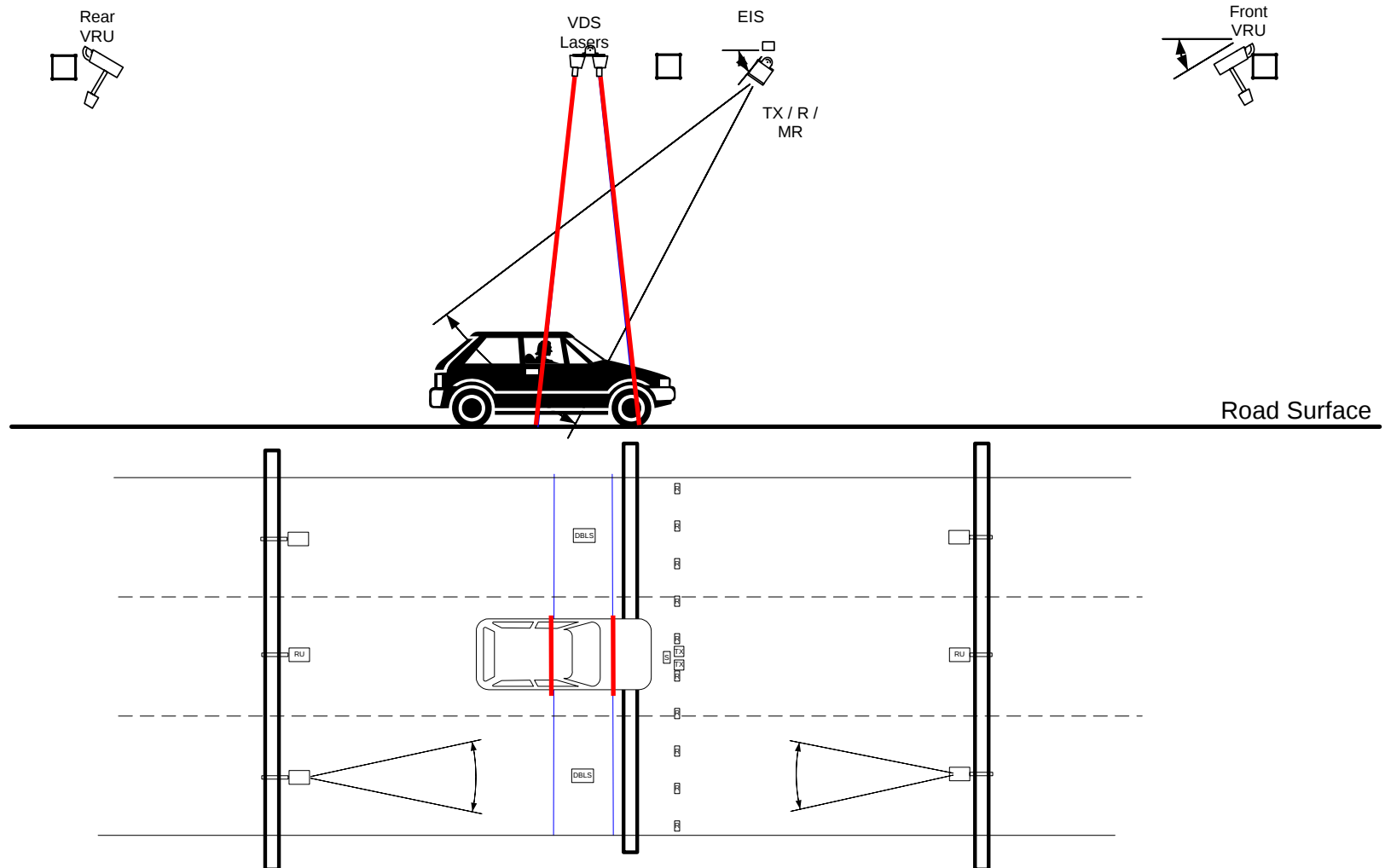




Betalingszone – Proces sekvens



Betalingszone – Proces sekvens





Betalingszone – Proces sekvens

