



Transportministeriet

Miljøundersøgelser af modeller for en trængselsafgift

Bedre mobilitet - Konference om en trængselsafgift i Hovedstaden
5. december 2011

Formålet med trængselsafgiften

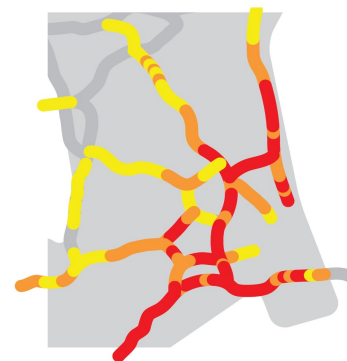
– Et bedre miljø i hovedstadsområdet



- Trængselsafgiften skal mindske antallet af biler på vejene i hovedstadsområdet
- Det vil medføre forbedringer for:
 - Fremkommeligheden på vejene
 - Luftforurening
 - Trafikstøj
 - CO₂
 - Bymiljøet
 - Den kollektive trafik
- Miljøundersøgelserne afklarer en række af disse forhold nærmere



- Hvilken betydning har ringens placering og linjeføring?
- Hvilken indflydelse har forskellige takststrukturer?
- Hvordan skal den videre proces tilrettelægges?



*Trængselsproblemer på
centrale veje i
hovedstadsområdet i 2030
med dagens infrastruktur*

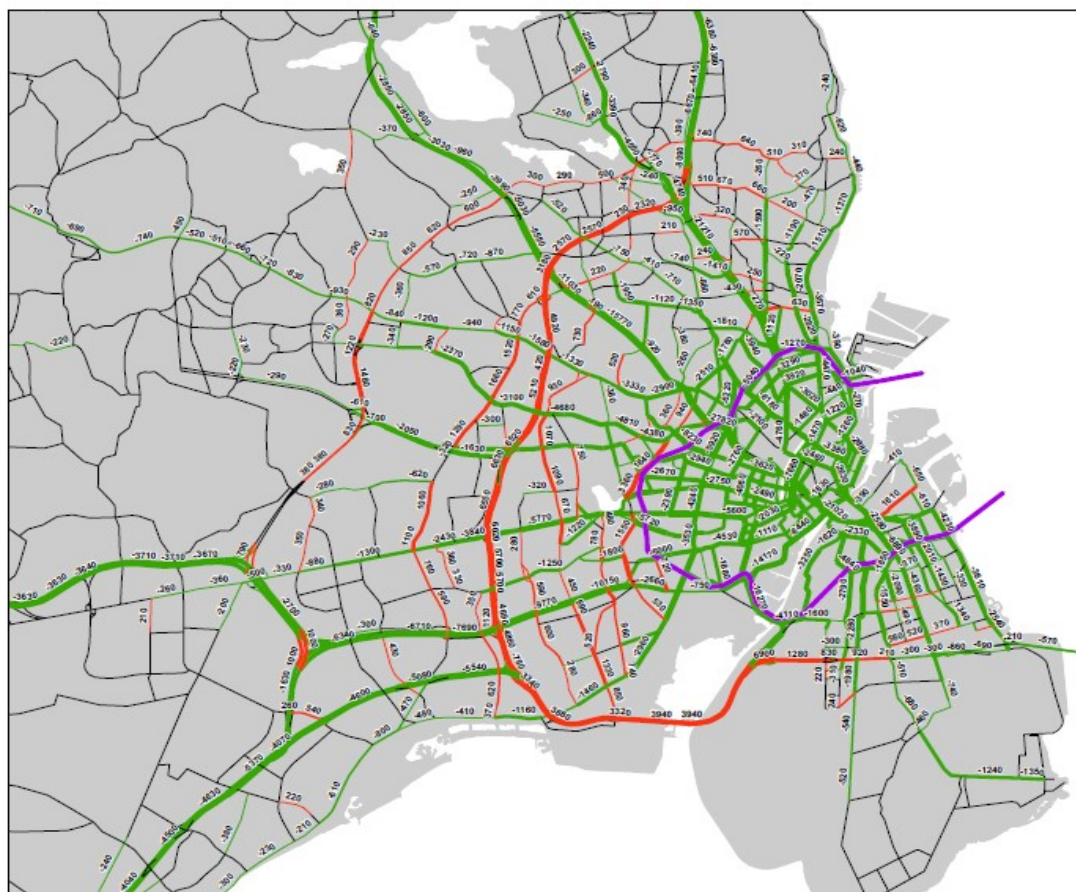
Hvilken betydning har ringens placering og linjeføring?



- Der er overordnet tre forskellige placeringer:
 - Langs Ring 2 og ringbanen, dvs. indeni Københavns Kommune
 - Langs Københavns kommunegrænse
 - Langs indersiden af Motorring 3
- Der er undersøgt en række mulige varianter for hver af disse tre udgangspunkter
- Trafikberegninger af linjeføringerne vil blive offentliggjort i dag

Ring 2

- Stor reduktion af biltrafik i den indre del af hovedstadsområdet
- Gennemskærer Københavns Kommune og skaber omvejskørsel



Trængselsafgifter - Ring 2
 Ændring af trafikbelastninger på vejnettet 2016

Signaturforklaring

Ring 2

Ændringer i biltrafikken ift. Basis 2016

Trafikbelastning pr. hverdagsdag

-40000 - -20000

-19000 - -5000

-4000 - -2000

-1000 - -1000

-900 - -500

-400 - -200

-100 - 200

201 - 500

501 - 1000

1001 - 2000

2001 - 5000

5001 - 20000

Sage-nr.: 1100901 (1640b_11mua-1640b_02)

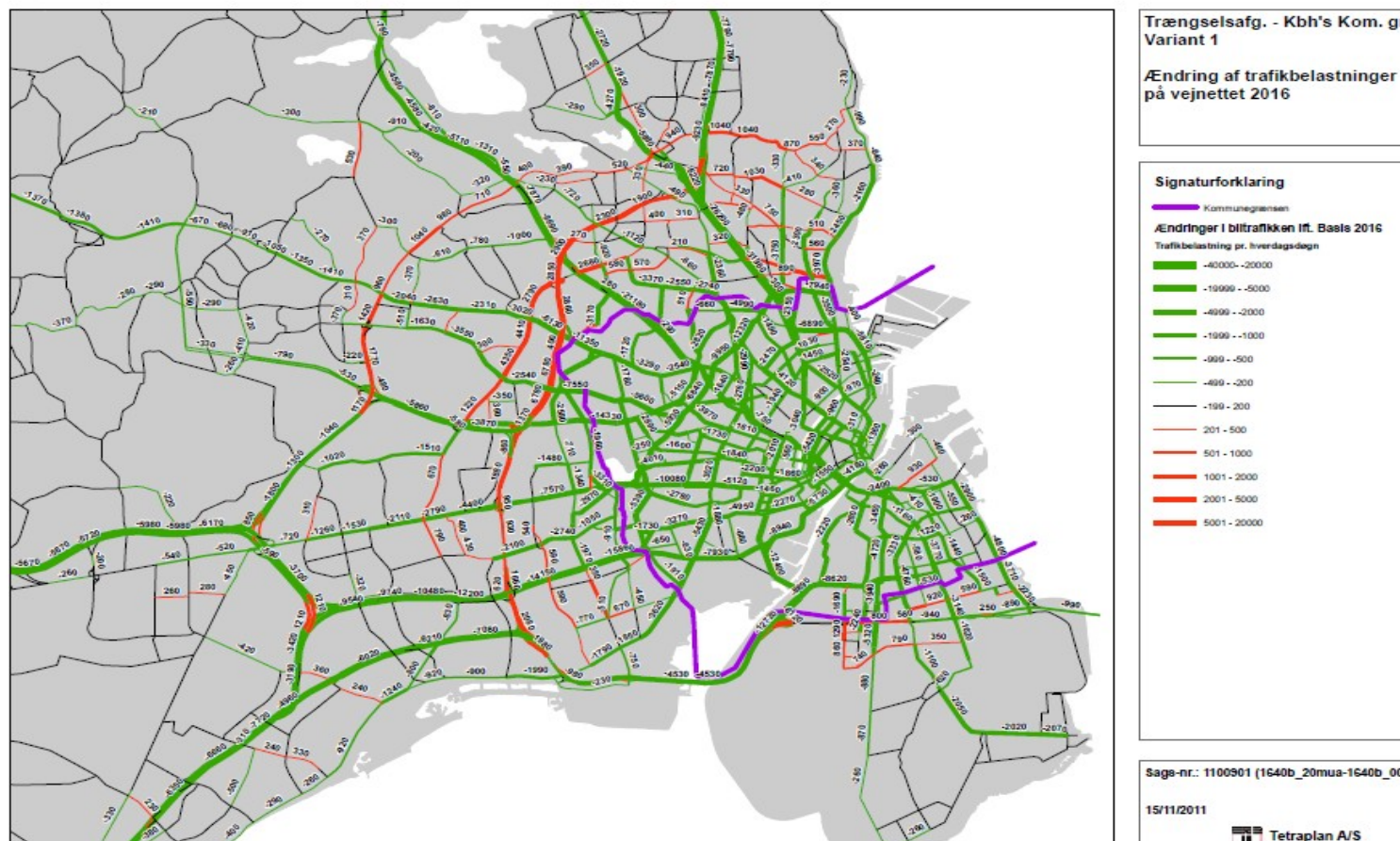
25/11/2011

Tetraplan A/S

Københavns kommunegrænse – variant 1: Linjeføring over Amager



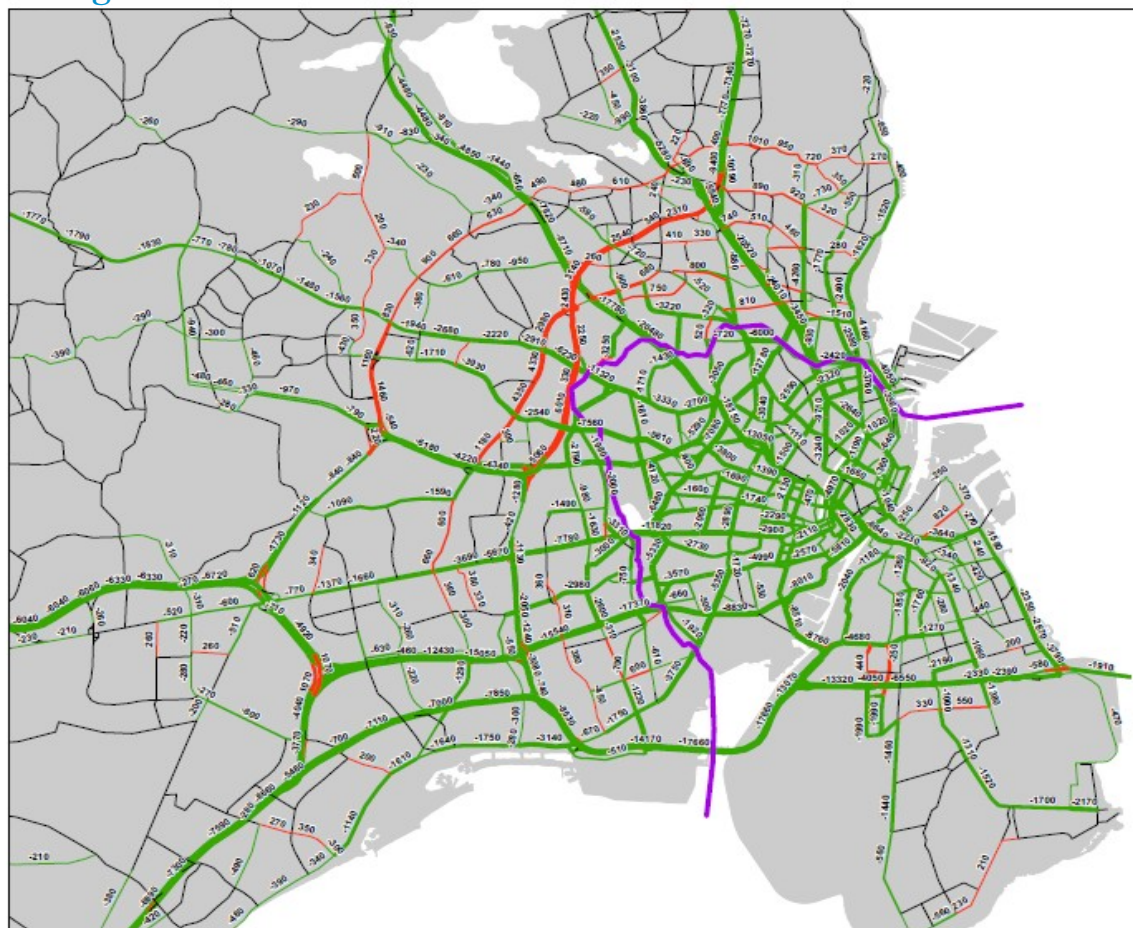
- Stor reduktion af biltrafik i København og Frederiksberg Kommuner
- Amager skæres over





Københavns kommunegrænse – variant 2: Med hele Amager

- Stor reduktion af biltrafik i København og Frederiksberg Kommuner
- Amager skæres ikke over



Trængselsafg. - Kbh's Kom. gr. og Amager (Amagermv undtaget)

Ændring af trafikbelastninger på vejnettet 2016

Signaturforklaring

- Kommunegrænsen og Amager
- Ændringer i biltrafikken ift. Basis 2016
- Trafikbelastning pr. hverdagsdgn
- 40000 - -20000
- 19999 - -5000
- 4999 - -2000
- 1999 - -1000
- 999 - -500
- 499 - -200
- 199 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 5000
- 5001 - 20000

Sage-nr.: 1100901 (1640b_32mua-1640b_02)

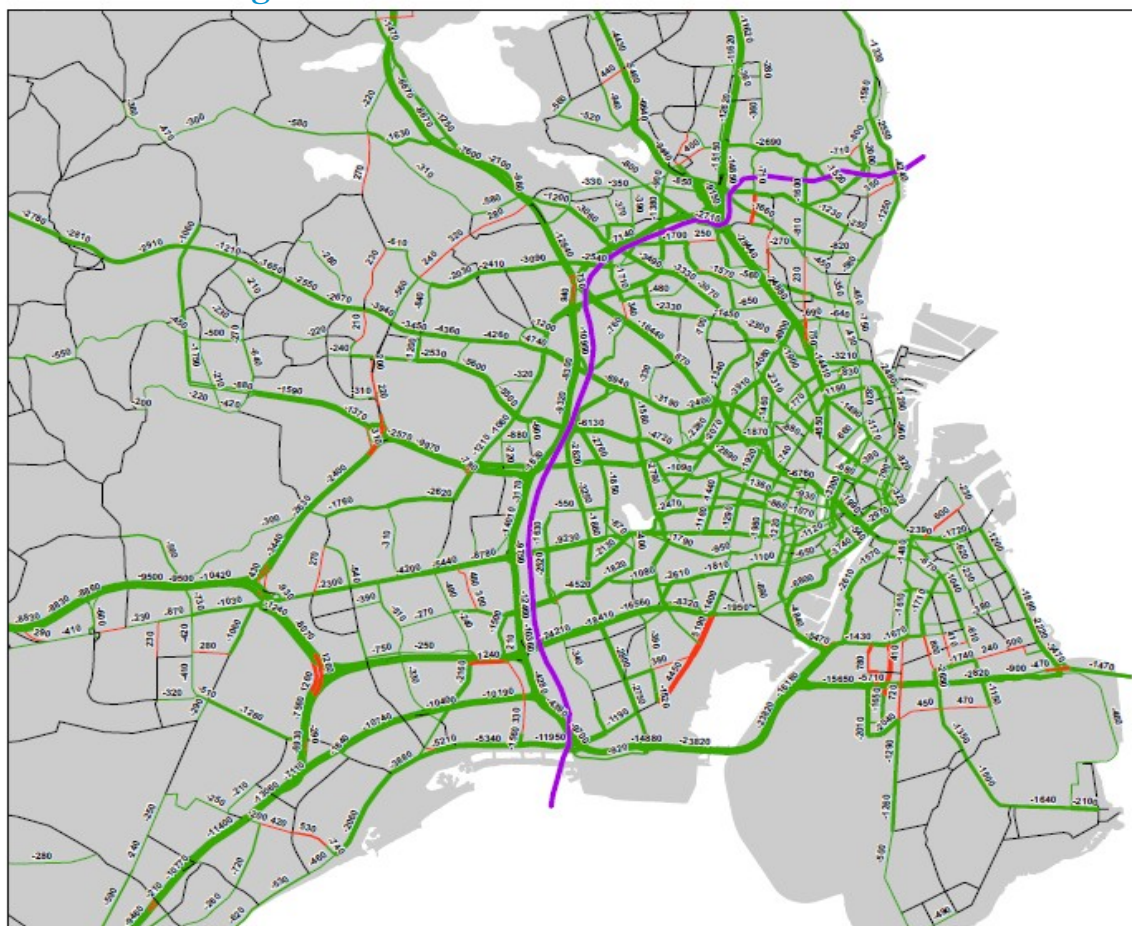
25/11/2011

Tetraplan A/S



Motorring 3

- Størst fald i biltrafikken i hele hovedstadsområdet, men et mindre fald i de centrale dele af byen
- En række omegnskommuner skæres over



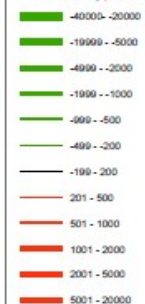
Trængselsafg. - Motorring 3
Ændring af trafikbelastninger
på vejnettet 2016

Signaturforklaring

Motorring 3

Ændringer i biltrafikken ift. Basis 2016

Trafikbelastning pr. hverdagsdgn



Sags-nr.: 1100901 (1640b130mua-1640b_02)

25/11/2011

Tetraplan A/S



Oversigt over centrale parametre

Parametre*	Ring 2	Kommunegrænse og Amager	Motorring 3
Reduktion af trafikken i hele hovedstadsområdet, pct.	-4	-7	-8
Reduktion af trafikken i de centrale dele af København, pct.	-20	-15	-9
Bruttoprovenu i 2016 med takster fra S-SF udspil (mia. kr.)	1,7	1,9	2,1
Nettoprovenu i 2016 (takster fra S-SF udspil) (mia. kr.)	1,3	1,5	1,7
Reduktion af luftforurening (partikler, NOx) i indre by	√√√	√√	√
God dækning med kollektiv trafik i dag	√√	√	÷
Ingen gennemskæring af kommuner	÷	√√√	÷
Begrænsning af omvejskørsel	÷	√√	√√√

*Der er tale om foreløbige beregninger



Hvad betyder forskellige takststrukturer?

- Takststrukturen påvirker trafikken og dermed miljøet
- Udgangspunktet for de trafikale analyser har været den takststruktur, som S og SF præsenterede under valgkampen
- Det er i hovedtræk:
 - 25 kr. i myldretiden (kl. 5-9 og 15-18)
 - 15 kr. midt på dagen (kl. 9-15)
 - 10 kr. om aftenen (kl. 18-21)
 - 10 kr. i weekenden i dagtimerne
 - Gratis om natten
 - Herudover en ekstra afgift på lastbiler i myldretiden på 25 kr.



Hvilken indflydelse har forskellige takststrukturer?

- Vigtige parametre er:
 - Takststrukturen skal udformes med fokus på at forbedre miljøet og begrænse trængslen
 - Glidende overgange mellem forskellige takster kan forhindre u hensigtsmæssige trafikmønstre omkring ”skiftetider”
 - Undtagelser for betaling kan overvejes, men enhver undtagelse vil betyde større administrationsomkostninger og mindre provenu til investeringer i den kollektive trafik
- En ændring af taksten eller takststrukturen kan betyde en reduktion af provenuet fra ringen på op mod 500 mio. kr. årligt



Hvad er den videre proces?

- I dag påbegyndes offentlighedsfasen
- Der foretages grundige miljøundersøgelser, der blandt andet belyser ændringer i:
 - Støjmissioner fra vejnettet
 - Luftforurening (herunder NO_x og partikler)
 - Klima (CO₂)
 - Sundhedsmæssige konsekvenser (kvalitative vurderinger)
- Miljøredegørelsen sendes i høring i januar 2012
- Et lovforslag om trængselsafgiften vil blive sendt i høring i løbet af januar 2012
- Regeringen vil fremsætte lovforslaget i foråret 2012
- Med en vedtagelse af en lov om trængselsafgiften inden sommerferien 2012, kan ringen være klar i midten af 2014