



Til Trængselskommissionens arbejdsgruppe for road pricing

23-10-2012

Road pricing og håndtering af trængsel i København

Sagsnr.
2012-145000

Dokumentnr.
2012-844637

Sagsbehandler
Jarl Zinn / Per Als

Trængselskommissionen har bedt Københavns Kommune om, at bidrage til løsningsforslag med henblik på at undersøge mulighederne for at indføre et system med landsdækkende roadpricing for personbiler.

Ved arbejdsgruppens møde den 26. oktober 2012 er inviteret en række producenter med henblik på, at drøfte de teknologiske muligheder.

Det er Københavns Kommune vurdering, at nedenstående oversigtlige emner bør indgå i overvejelserne om et fremtidigt roadpricing system i Danmark, med henblik på at kunne bidrage hensigtsmæssigt til at håndtere trængselsudfordringerne i København.

Indledningsvis er Københavns Kommunes ikke bekendt med, at der er erfaringer med fuld skala systemer med landsdækkende roadpricing, men der foretages forsøg og gøres overvejelser i anden skala forskellige steder rundt om i verden. Erfaringerne fra udvalgte projekter som fx AKTA i København, overvejelserne om Grønne kørselsafgifter i Danmark, de hollandske projekterfaringer, samt udviklingsprojekterne i Singapore vil med fordel kunne inddrages i arbejdet med at etablere et nationalt dansk system.

Skatteministeriets arbejde med roadpricing for lastbiler berøres ikke i dette notat, men der vil sandsynligvis være aspekter af lastbilprojektet, som hensigtsmæssigt kan udnyttes. Herunder f.eks erfaringer med etablering af nationalt system for lastbiler, håndtering af OBU i mange køretøjer, forhandlingsproces med udbydere m.m.

Stigende trængsel i hovedstadsområdet

COWI har for Trængselskommissionen aktuelt beregnet omfanget af trængsel i Hovedstadsområdet. Rapporten viser, at trængselen igennem de sidste 10 år er steget. I 2010 sad bilister således ca. 130.000 timer i kø dagligt. De spildte timer svarer til et samfundsøkonomisk tab på 8,5 mia. kr. eller ca. 22.000 fuldtidsstillinger om året.

Funktionalitet ved et nationalt roadpricing system

Københavns Kommune vurderer, at et kommende roadpricing system bør være så enkelt og transparent som muligt (formål, bruger omkostninger/pris m.m.) med henblik på at sikre høj legitimitet.

Center for Byudvikling

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 2363

Telefax
3366 7003

Mobil
2637 6794

E-mail
JAZ@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Tid og sted

- Et nationalt roadpricing system bør som udgangspunkt kunne differentiere taksten i forhold til tid, sted og køretøjstyper med henblik på at kunne håndtere trængsel i byområder.

Enkelt og let tilgængeligt

- Være pædagogisk og let at anvende. Det er helt centralt, at brugerne af systemet finder det let og transparent at anvende.
- Omfatter alle personbiler – få undtagelser hvis nogen. Der er ca. 2,1 mio. personbiler og ca. 0,5 mio. varevogne i Danmark. Alle køretøjer i Danmark bør kunne indgå i systemet. Undtagelse af enkelte grupper eller i særlige situationer vil komplicere systemet unødigt og gøre det mindre gennemskueligt. Endvidere fører en undtagelse let til ønske om flere undtagelser. Friholdelse af eventuelle grupper bør holdes op i forhold til systemets overordnede principper og omkostninger forbundet med undtagelse.
- Omfatte registrering af alle kørte kilometer i Danmark Registrering af alle kørte kilometer vil være mere enkelt og omkostningseffektivt ved brug af GPS, i modsætning til at foretage registreringer på alle veje/vejsystemer i Danmark. Sidstnævnte vurderes at ville medføre omfattende omkostninger materiel, til vedligeholdelse af vejdata kort samt komplicere systemet struktur.

Zonebaseret

- For et let tilgængeligt nationalt system vil det være naturligt, at tage udgangspunkt i en zonestruktur, der prismæssigt kan differentieres.
- Zone systemet kan inddele Danmark på en hensigtsmæssig måde, hvor der skelnes mellem forskellige geografiske typer, storby, by og land, hvor der kan være en basis tarif udenfor byzonerne, der suppleres med en ring-zone struktur omkring/i de større byer. Princippet må være, at jo tættere man kommer på by-zonerne jo højere tarif. Tilsvarende i og udenfor myldretider.

Udenlandske køretøjer

- Udenlandske køretøjer med frekvent og væsentligt kørselsomfang må kunne registreres og indgå i systemet.

Håndhævelse og snyd

- Systemet må ikke kunne omgås ved snyd eller på anden vis. Håndhævelse af snyd bør stå mål med omkostningerne hertil (millimeterretfærdighed og helt små afvigelser). Udenlandske

køretøjer med frekvent og væsentligt kørselsomfang må kunne registreres og indgå i systemet.

Kobling til parkering

Arbejdsgruppen kan overveje fordelene ved at koble et nationalt roadpricing system til parkeringsområdet idet der kan være oplagte synergier mellem roadpricing og real tids henvisning til offentlige parkeringspladser og p-huse (p-app til Smartphone/pc) samt justeret pris-sætning. San Francisco tester aktuelt dette på 7.000 p-pladser og 15 p-huse, lige som det indgår i ERP2-systemet i Singapore.

Geografiske effekter og provenu

Ved indførelsen af et roadpricingsystem vil det være naturligt at se på de geografiske effekter både provenumæssigt og i forhold til brugen af provenuet.

Erfaringer fra andre projekter

Det anbefales, at arbejdsgruppen søger inspiration fra nedenstående projekterfaringer:

- AKTA roadpricing forsøget (2005), som blev gennemført i samarbejde mellem DTU, Københavns Kommune og Vejdirektoratet dels danske såvel som udenlandske tekniske projekterfaringer. Blandt andet zoneinddeling som anvendes i projektet er interessant. *Kontakt: Otto Anker Nielsen, DTU Transport.*
- Grønne kørselsafgifter i Danmark (2011) som Transportministeriet, Skatteministeriet og DTU Transport har gennemført. Her findes konkrete modeller for, hvordan man kan indføre roadpricing i Danmark og håndtere trængsel. *Kontakt: Jan Cilius, Kapsch, Klaus Østergaard Jensen og Dorthe Hertz Bugge i Skatteministeriet, samt Tine Lund Jensen, Transportministeriet.*
- Skatteministeriet (2011) har gennemført en række konkrete modelberegninger for, hvordan man kan implementere national roadpricing i Danmark. *Kontakt: Klaus Østergaard Jensen og Dorthe Hertz Bugge i Skatteministeriet.*
- De Hollandske erfaringer med roadpricing (2010). Erfaringerne herfra vil være nyttige og knytter sig til det danske arbejde med Grønne kørselsafgifter. *Kontakt: Jan Cilius, Kapsch (tidligere Skatteministeriet), Klaus Østergaard Jensen og Dorthe Hertz Bugge i Skatteministeriet og Tine Lund Jensen i Transportministeriet. Monique van Wortel, National expert, European Commission,*
- ERP2-systemet i Singapore (2012), hvor der aktuelt gennemføres test af GNSS/OBU system i en storby. Her

arbejdes blandt andet med zoner, bykvarterer, høje bygninger, parkering m.m. *Kontakt: Jan Cilius, Kapsch.*

- SF Park - Circle less, live more. I San Francisco tester man aktuelt real tids p-henvisning via smartphone og pc til 7.000 offentlige parkeringspladser og 15 p-huse. *Yderligere info: Thomas Weiss og Jarl Zinn, Københavns Kommune, samt <http://sfpark.org/about-the-project/>*

Herudover står Københavns Kommune naturligvis til rådighed med de analyser, der blev gennemført i regi af Kommuneforum tilbage i 2008.