

Faktaark – betalingsring

En betalingsring vil reducere trafikken og spildtid

- Alle typer trafikanter – især biler, lastbiler og busser - vil kunne komme hurtigere frem med en betalingsring
- En betalingsring vil give ca. 23 % reduktion i biltrafikken i det centrale København, og ca. 4 % reduktion i Hovedstadsområdet¹
- Københavnerne spilder i dag 130.000 timer dagligt i bilkøer, hvilket svarer til et samfundsøkonomisk tab på mindst 7 mia. kr. om året – et tal der forventes fordoblet på sigt¹
- I 2006 kostede dårlig fungerende infrastruktur i hovedstaden 33.000 tabte arbejdsår i bilkøer og forsinkede toge¹
- Vejtrafikken i København steg med 20 pct. fra 2001 til 2010
- Uden en betalingsring vil trængslen vokse i de kommende år, bl.a. fordi Københavns befolkning stiger med ca. 10.000 indbyggere om året
- Vejnettet er mange steder i forvejen belastet helt op til eller over kapacitetsgrænsen

Kommuneforum (www.traengsel.dk)

- Kommuneforum er et samarbejde mellem 16 kommuner, der har lavet en fælles plan for betalingsring¹
- S-SF's udspil² bygger på Kommuneforums plan fra 2008. Placering af ring er identisk, mens afgiftsstørrelse er forskellig
- Kommuneforum har foreslået etablering af et selskab (I/S) der står for driften af betalingsringen og anvendelse af provenuet. Ejerkredsen af selskabet er kommuner i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Mindre støj og forurening

- En betalingsring vil reducere antal uheld med ca. 10 %, støj med ca. 15 %, luftforurening med 5-10 % og CO₂ med 10-15 %¹
- Hvert år dør ca. 500 københavnere for tidligt af luftforurening, og grænseværdien for luftforurening er på mange gader overskredet - primært kvælstofdioxid (NO₂)³

¹ Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet, Kommuneforum 2008.

<http://www.traengsel.dk/upload/traengsel/dokumenter/tr%C3%A6ngselsafgifter%20i%20hovedstadsomr%C3%A5det%20-%20endelig.pdf>

² S-SF's forslag fra 2011: <http://socialdemokraterne.dk/download.aspx?docId=719947>

³ Ellermann, T., Nordstrøm, C., Brandt, J., Christensen, J., Ketzler, M. & Jensen, S.S. 2011: The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Summary for 2010. National Environmental Research Institute, Aarhus University. <http://www.dmu.dk/nyheder/artikel/luftforurening-2010-overskridelser-for-no2-men-ikke-for-partikler/>

- Niveauet af ultrafine partikler er for højt og medfører sygdomme og dødsfald – men der er ingen grænseværdi for disse – kun for de større partikler, kaldet PM 2,5 og PM 10.
- Årligt dør knap 120 danskere for tidligt pga. trafikstøj. For tidlig død giver tab på 500 mio. kr. om året. Omkostninger i sundhedsvæsnet er 80 mio. kr. om året⁴
- 60 pct. af boligerne i Frederiksberg og Københavns Kommune er belastet med mere end 58 dB⁴

Økonomi

- I S-SF's forslag til betalingsring fastsættes taksten til 25 kr. pr. passage i myldretiden. I en introduktionsperiode på 2 år dog højst 15 kr. pr. passage. Uden for myldretiden vil taksten være lavere.
- Årligt provenu ved en betalingsring er ifølge Kommuneforum 1,7 mia. kr. (2 mia. kr. i indtægt minus 0,3 mia. i drift). I S-SF's plan anslås provenuet til 2 mia. kr.
- Priserne på klippekort og billetter er steget dobbelt så meget som andre varer de seneste 10 år
- Et månedskort til alle zoner i hovedstadsområdet koster 1180 kr. I S-SF's forslag skal den pris falde med 40 pct. Derved sparer en topendler 5.192 kr. om året
- Provenu kan dels gå til trafikforbedringer, dels sænke prisen på bus- og togbilletter
- Erhvervskøretøjer vil komme hurtigere frem. Dette kan spare flere penge end man skal betale til betalingsringen
- En lastbil koster f.eks. 6-700 kr. at holde kørende i timen. Der skal ikke spares mange minutter, før 25 kr. er tjent ind
- Det fremstilles ofte som om en betalingsring vil ramme de svageste. Men det er typisk dem med de højere indkomster, der pendler i bil til København. Som påvist af AE-rådet, vil betalingsringen gavne de svageste, idet den kollektive trafik bliver billigere, og busserne kommer hurtigere frem
- De Økonomiske Vismænd anbefaler trængselsafgifter⁵

Danskernes holdning

- Flere undersøgelser har vist, at et flertal af danskerne går ind for betalingsring omkring København. Catinét viste i 2008, at 70 % af københavnernes går ind for en trængselsafgift og 68 % i omegnskommunerne¹
- Epinion viste i februar 2011, at 64 % af danskerne støtter en betalingsring

Kollektiv trafik

- Den kollektive trafik kan hurtigt udbygges så den kan klare den øgede kapacitet: frekvensen af metro, s-busser og busser langs ringen øges med 30-50 %, samt 10 nye direkte busser sættes ind¹

⁴ Økonomi og Miljø 2011. De Økonomiske Råd. Forår 2011.

⁵ Dansk Økonomi. De Økonomiske Råd. 27. Maj 2008.

- Erfaringer fra London viser, at det ikke var nødvendigt at udvide busdriften ret meget, idet bussernes gennemsnitshastighed blev øget med 20 %, og dermed kunne de samme busser fragte 20 % flere passagerer⁶.
- Regionaltog behøver ikke få øget deres frekvens – hvilket kunne være vanskeligt i en del tilfælde. Man kan derimod øge længden af de enkelte tog samt i højere grad anvende dobbeltdækkertog. Disse kan lejes med ret kort varsel.

Teknologi

- Den tekniske løsning baseres på kendt teknologi, herunder nummerpladegenkendelse med kamera (APNV teknologi) og Brobizz-system
- Det kræver ikke hastighedsnedsættelse og vil dermed ikke øge kødannelse
- En nær ring kan betjenes af ca. 35 kontrolpunkter

Andre byer

- London, Stockholm og ca. 20 byer i Norge har betalingsring/zone
- Fra januar 2013 indføres det også i Göteborg – inspireret af succesen i Stockholm
- Efter etablering af 'Congestion Charge' i London i 2003 faldt antallet af biler i centrum med 21 % eller 70.000 om dagen
- I Stockholm er antallet af biler i centrum reduceret med 70.000-80.000 biler om dagen. Det svarer til en reduktion på 15-18 %. Rejsetiden er faldet med 33 %
- Luftforureningen er reduceret med 10-14 % som følge af betalingsringen i Stockholm⁷
- I London koster det 10 pund om dagen at køre ind i zonen, uanset hvor lang tid man er der⁸
- I Stockholm koster det 20 svenske kr. pr. passage med et loft på betaling for max. tre passager pr. dag⁹
- Ringen i Stockholm ligger inden for kommunen. Efter en prøveperiode i 2006 stemte 53 % af stockholmerne for at gøre betalingsringen permanent. Den vejledende afstemning blev fulgt af nyvalgt borgerligt styre
- I Oslo, Stockholm og London har man ikke kunne identificere nogen negativ effekt i forhold til erhvervslivet
- Både i Stockholm og London var der udbredte protester, inden betalingsringen blev etableret. Men efter etableringen er et flertal tilfredse. Også de borgerlige partier i begge byer støtter nu betalingsringen.
- I den danske debat hævdes det ofte, at mange bilister vil skulle betale hver dag – og dermed betale 11.000 kr. på et år. Men realiteten i Stockholm er, at mange

⁶ Trafikforsker Per Homand Jespersen, RUC

⁷ Gunnar Söderholm, direktør, miljöförvaltningen, Stockholm kommune

⁸ Congestion charging: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/>

⁹ Trängselskatt i Stockholm: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-stockholm/>

(50 % af alle bilister) betaler nu og da, men under 5 % af bilisterne betaler over 50 SEK/uge, svarende til at have passeret 2½ gang i myldretiden – eller ¼ af fuld udnyttelse (2 passager i myldretiden pr. dag på 5 hverdage). Dvs. langt de fleste bilister indretter sig, så de kun bruger bilen når det er nødvendigt¹⁰