



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14. dec. '04
J.nr. : 100-5

MODTAGET

14 DEC. 2004 / 4 15

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget
TRU B 2 – Svar på spørgsmål 1
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 22. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 1 ad B2, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

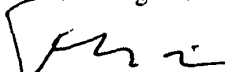
Spørgsmål 1:

"Kan ministeren oplyse, hvilke vesteuropæiske storbyer (hovedstæder), der har indført en eller anden form for betalingsordning for udefra kommende trafik for at reducere trængselsproblemerne i byernes centrale dele?"

Svar:

Så vidt jeg ved, er egentlig betaling for adgang til byens centrale del med det formål at begrænse trængslen kun indført i London og i mindre målestok i Trondheim. I Stockholm er der ved at blive udviklet et system, som forventes sat i drift til august 2005.

Med venlig hilsen


Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14/12-04
J.nr. : 100-5

MODTAGET

14 DEC. 2004

14¹⁵

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget
TRU B 2 – Svar på spørgsmål 2
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 22. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 2 ad B2, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 2:

"Kan ministeren oplyse, hvilke former for betalingsordninger der er indført eller overvejes indført i de vesteuropæiske storbyer (hovedstæder), jf. B2 spm. 1?"

Svar:

Trængselsafgiftssystemet i London blev sat i drift i februar 2003. Hovedformålene med systemet er at reducere trængslen i bycentret, reducere forsinkelserne og øge hastigheden for vejtrafikken, motivere til at skifte transportmiddel samt et fiskalt motiv. Der skal betales en afgift på 5 £ for at køre ind i det centrale London i perioden fra kl. 7.00 – 18.30. Betaling kan foregå via Internet, SMS, et stort antal betalingssteder og betalingsmaskiner pr. post eller telefon. Betaling kontrolleres via kameraovervågning af nummerpladerne på de biler, der kører ind i afgiftszonen i det afgiftsbelagte tidsrum.

Vejafgiftssystemerne i Norge er generelt indført med det formål at skaffe finansiering til transportsektoren, normalt konkrete vejprojekter. I Trondheim, har man imidlertid også arbejdet med at begrænse biltrafikken i bymidten. Afgiften er differentieret, så det er dyrest at køre ind i byen i morgenmyldretiden. Trondheim har gennemført flere forsøg med, hvordan differentierede afgifter påvirker trafikken.

Det er planlagt at idriftsætte en bompengering på forsøgsbasis omkring den centrale bydel i Stockholm i august 2005. Hovedformålet er at reducere trængslen i byen. Der er tale om en skat, og beløbsstørrelsen bliver mellem

10 og 20 SEK afhængigt af tidspunktet på dagen. Forsøget skal køre i 11 måneder, hvorefter der skal træffes beslutning om evt. videreførelse.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Flemming Hansen', written over a horizontal line.

Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14. dec. '04
J.nr. : 100-5

MODTAGET

14 DEC. 2004

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget
TRU B 2 – Svar på spørgsmål 3
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 3. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 3 ad B2, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 3:

"Hvad kan ministeren oplyse om udviklingen i henholdsvis biltrafik og kollektiv trafik i europæiske storbyer, efter at der er indført en eller anden form for trængselsregulerende betalingsordning for udefra kommende biltrafik samt om udviklingen i den københavnske bil- henholdsvis kollektive trafik over de sidste år?"

Svar:

Biltrafikken ind i betalingszonen, som er 21 km² i det centrale London, er reduceret med ca. 60.000 ture pr. dag, mens ca. 110.000 trafikanter om dagen betaler trængselsafgift. Trængslen i det centrale London er reduceret med 40 %, og rejsetiden for rejser der foregår helt eller delvist i betalingszonen er faldet med 14 %. Den tid hvor bilerne står stille eller bevæger sig med under 10 km/t er reduceret med 25 %, og forsinkelserne med 30 %.

De busser der betjener betalingszonen har fået reduceret deres forsinkelser med 33 %, hastigheden i morgenmyldretiden er forøget med næsten 20 %, og regulariteten på hverdage er forbedret med over 25 %.

Bompengeringen i Oslo blev etableret i 1991 med en afgift på 10 NOK for at køre ind i Oslo, men afgiften havde ikke det direkte formål at reducere trængslen i byen. Der er sket en svag reduktion i trafikken til Oslo, efter at bompengeringen var sat i drift. Reduktionen af biltrafikken skønnes, at være i størrelsesordenen 2-5 %, og afgiften menes derfor ikke at have påvirket trafikudviklingen i væsentlig grad.

For så vidt angår København ser udviklingen inden for persontransporten i Hovedstadsområdet, opgjort i mia. person-km ud som følger:.

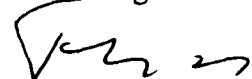
	Transportarbejdet i Hovedstadsområdet opgjort i mia. person-km.		
År	Personbil	Bus	Tog*
1996	13,10	1,05	2,48
1997	13,42	1,08	2,46
1998	14,37	1,06	2,41
1999	14,86	1,03	2,55
2000	15,02	1,03	2,56
2001	15,20	0,96	2,51
2002	15,44	0,94	2,42
2003	15,51	0,86	2,46

* Omfatter Metro, lokalbaner, S-tog og øvrige DSB-tog.

Som supplement til disse overordnede tal vises nedenfor trafikudviklingen i Københavns Kommune, dels kommunens trafikindeks baseret på stikprøvetællinger, dels trafikken over kommunegrænsen henholdsvis søsnittet.

	Trafikindeks for trafikken på vejene i Københavns Kommune	Trafikken over kommunegrænsen, begge retninger, kl. 6 - 18	Trafikken over søsnittet, begge retninger, kl. 6 - 18
År	Indeks, 1990=100	1000 motorkøretøjer	1000 motorkøretøjer
1996	101	458	304
1997	100	462	310
1998	97	482	316
1999	99	493	319
2000	100	497	314
2001	101	500	317
2002	102	504	319
2003	99	513	313

Med venlig hilsen



Flemming Hansen