

## Trængselsafgifter – større mobilitet og bedre bymiljø

Skal man lade stå til eller forsøge at forandre verden? Radikale Venstre er tilhænger af det sidste. Derfor ønsker vi at give de større byer et effektivt redskab til at komme de stigende trafikale problemer til livs. Stockholm, London og Oslo har allerede indført trængselsafgifter med stor succes. Nu står også København på spring for at udnytte muligheden.

Den nuværende lovgivning giver ikke danske kommuner mulighed for at opkræve trængselsafgifter. Radikale Venstre er villige til efter valget at skabe et lovgrundlag, så større byer kan skabe en større mobilitet og et bedre bymiljø.

### Stigende trængsel i de større byer

Biltrafikken i byerne er steget voldsomt de senere år. Til stor gene for alle dem, der benytter byerne. Næsten 4.000 mennesker dør hvert år af luftforurening fra trafikken, og trafikken er ansvarlig for en stor del af CO<sub>2</sub>-udslippet i Danmark.

Samtidig oplever trafikanterne nu dagligt trængsel og betydelige forsinkelser på vejene. De daglige forsinkelser er opgjort til mere end 100.000 timer i Hovedstadsområdet. Det svarer til et årligt tab for samfundet på ca. 5,6 mia. kr.<sup>1</sup>

Udviklingen er alarmerende. Vi risikerer, at problemerne bliver endnu større, fordi vejtrafikken ventes at vokse yderligere med 70-90% frem mod 2030.<sup>2</sup> Derfor er der brug for politisk handling nu.

### Indfør trængselsafgifter i de større byer

Radikale Venstre mener, at større danske kommuner skal have mulighed for at opkræve trængselsafgifter lokalt for at reducere biltrafikken. På længere sigt ønsker vi roadpricing baseret på GPS-teknologi på hele det danske vejnet.

Ideen med trængselsafgifter er, at bilisterne skal betale afgifter for at køre på vejene, som reflekter de omkostninger, som kørslen påfører samfundet i form af bl.a. vedligeholdelse, trængsel, ulykker og luftforurening. Hermed tilskyndes bilisten til at træffe økonomisk mere rationelle valg og trafikmængden reduceres.

Trængselsafgifter i de større byer vil være til gavn for alle dem, der benytter byerne. Bilister og cyklister vil opleve **større mobilitet**, fordi der er mindre trængsel på gaderne. Den kollektive trafik får flere passagerer og bedre driftsøkonomi, hvilket øger antallet af afgang for busser og tog. Og det erhvervsliv, der indebærer transport i byområder, vil opleve bedre effektivitet i form af sparet tid på kørsel og trafikpropper.

Byens borger vil få et **bedre bymiljø** med renere luft og mindre støj. Der vil også udledes mindre CO<sub>2</sub> fra trafikken. Desuden giver de færre biler på vejene mulighed for at omfordele trafikken og fredeliggøre visse korridorer til gavn for lokale bymiljøer.

---

<sup>1</sup> Resumerapport fra Projekt Trængsel, 2004

<sup>2</sup> Vejdirektoratet

## Erfaringer fra Stockholm og London

Flere storbyer har allerede indført trængselsafgifter. Det gælder bl.a. Stockholm og London.

I Stockholm har man på forsøgsbasis opkrævet trængselsafgifter ved en betalingsring rundt om byen. Ordningen har vist sig at være en kæmpe succes, og den svenske regering har besluttet at gøre trængselsafgifterne permanente fra 2007. Biltrafikken er reduceret med 20-30%, rejsetiden er mindsket væsentligt, og luftforureningen er reduceret markant.<sup>3</sup>

I London opkræver man ligeledes optrængselsafgifter ved en betalingsring rundt om centrum. Provenuet fra afgiften bruges blandt andet til den kollektive trafik. Ordningen har været utrolig effektiv, og i februar 2007 besluttede man at udvide zonen. Biltrafikken er nu faldet med 18%, rejsetiden med 30%, og den kollektive trafik har fået flere passagerer.<sup>4</sup>

## København står på spring

Københavns Kommune står på spring for at benytte trængselsafgifter som et effektivt middel til at reducere biltrafikken.

Man overvejer at indføre en betalingsring, som man har gode erfaringer med i andre byer. Ordningen fungerer ved, at kameraer ved indfaldsvejene automatisk aflæser bilernes nummerplader. De identificeres via det centrale motorregister, og betalingen opkræves elektronisk. Den enkelte bilist behøver derfor hverken at standse eller nedsætte hastigheden. Systemet er enkelt at sætte op og kræver ingen foranstaltninger i bilerne.<sup>5</sup>

Der er stor fordel ved at udnytte teknik, der allerede er i stabil drift i andre byer i stedet for at satse på nye teknikker, hvor alle de dyre børnesygdomme først skal overstås. Det gør, at Københavns Kommune kan være klar med trængselsafgifter allerede i 2010.

## Vi er parate til at skabe lovgrundlaget – hvem vil være med?

Så lad os komme i gang med at skabe lovgrundlaget for landets større kommuner. Vi kan ikke længere vente på, at trængslen bliver så omfattende, at bussen eller cyklen er hurtigere i alle tilfælde. Vi vil skabe et bymiljø, som byboere kan være tjent med og et transportsystem, som øger mobiliteten for trafikanterne.

I dag har kommunerne ikke mulighed for at opkræve afgift fra kørsel på vejnettet, jf. vejlovens § 107. Radikale Venstre foreslår, at der tilføjes en paragraf i vejloven, der muliggør en sådan afgift i større kommuner. Radikale Venstre vil ikke påbyde de enkelte kommuner at indføre trængselsafgifter, da trafiksituationen er væsentlig forskellig fra kommune til kommune. Derfor skal der være en generel lovhjemmel til, at større kommuner kan indføre trængselsafgifter efter behov.

I Stockholm kom det hele op at køre på mindre end et halvt år, da lovgrundlaget først var på plads. Det kan det også i København, Århus og andre

<sup>3</sup> Trængselsafgifter. Notat fra Københavns Kommune, 2007

<sup>4</sup> Trængselsafgifter. Notat fra Københavns Kommune, 2007

<sup>5</sup> Fremkommelig og bedre bymiljø, Københavns Kommune, 2007

# **RADIKALE VENSTRE**

**Udspil**

**12. november 2007**

større byer. Radikale Venstre er parate til at skabe det fornødne lovgrundlag. Hvem vil være med?

## **Finansiering**

Det er en relativt billigt at indføre trængselsafgifter. Kommunerne får nogle etableringsudgifter til f.eks. opsætning af kameraer, men udgifterne bliver hurtigt betalt af provenuet fra betalingsafgifterne. Radikale Venstre forslår, at merprovenuet bruges til at forbedre den kollektive trafik.