

Köpenhamn är först ut i Europa med elektroniska köravgifter.

Bilisterna avgifts-beläggs med hänsyn till körtidpunkt och till vilka vägar de väljer.

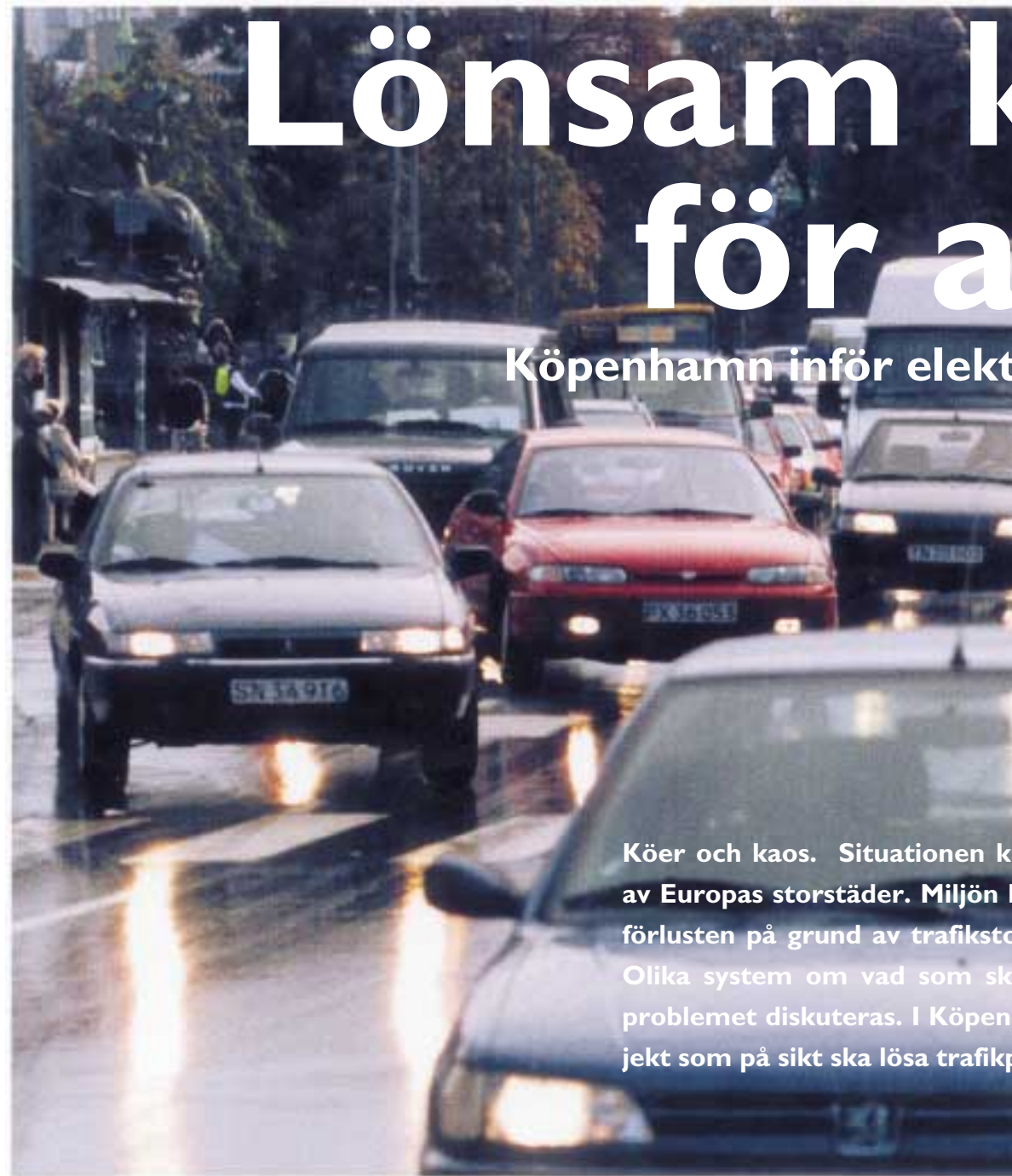
Försöket ska mynna ut i ett permanent system som ska korta trafikköerna och ge vinster för miljö, privatbilist och samhälle. En framtidsväg kan vara att samla alla till ett fordon kopplade avgifter och skatter i en gemensam kör-taxa.

Köpenhamn upplever liksom många andra europeiska storstäder en ökning av antalet fordon och därigenom ökad trafik.

Minskad framkomlighet, förseningar, och trängsel är väl kända konsekvenser för alla storstadstilister.

Aktuell statistik visar att genomfartshastigheten med hänsyn till framkomligheten för kollektivbussarna kontinuerligt minskat och i Köpenhamn idag är 15 procent sämre än för tio år sedan.

Genomsnittshastigheten i rusningstiden för privatbilarna har fallit i samma omfattning och ligger i dags-



Lönsam körtid för alla

Köpenhamn inför elektroniska köravgifter

Köer och kaos. Situationen i Europas storstäder. Miljön förlusten på grund av trafikstopp. Olika system om vad som ska diskuteras. I Köpenhamn ett projekt som på sikt ska lösa trafikpro-

läget på 29 km/timmen.

Trafikfrågan avancerar högt på dagordningen bland storstadspolitikerna. Köpenhamn har genom en socialdemokratisk tvärvändning i frågan skaffat politisk uppbackning att införa ett permanent system med elektroniska vägavgifter.

Nyligen har ett gemensamt EU-sanktionerat projekt, Progress (förkortning

för Pricing Road use for Greater Responsibility, Efficiency and Sustainability in cities) satts på banan i Köpenhamn. Projektet är en konsekvens av den Trafik- och Miljöplan med huvudinriktningen att trafikmängden inte får öka, som beslutades av Köpenhamns Kommun 1997.

SMIDIGT SYSTEM

Åtskilliga europeiska storstäder har ambitionen att bygga upp ett

system med vägavgifter eller vägtullar som är optimalt praktiskt anpassat och lagsanktionerat.

Konkret kunskap och erfarenhet saknas ofta idag i tillräcklig omfattning för att på bred front och med kort varsel införa ett fungerande, rättvist och av bilförarna accepterat avgiftssystem.

– Det gäller att göra ytterst noggranna övervägningar. Sådana här frågor har många

ingångsvinklar och aspekter.

– Dessutom är det min bestämda uppfattning att ett system med vägavgifter måste bli en framgång kort efter lanseringen. Möjligheten för en återkommande lyckosam lansering efter en misslyckad satsning är minimalt. Så det är viktigt att skapa ett system som omgäende får gehör hos bilisterna, tror Poul Sulkjaer, chefplanerare inom Vej &

Körning alla

Elektroniska köravgifter

...änns igen i de flesta
...blir lidande och tids-
...ökningar bara ökar.
...görs för att lösa
...hamn pågår ett pro-
...problemen.

Text: JOHAN ERICHS
Foto: CLAES HALL

Park vid Köpenhamns Kommun.

DUBBEL TAXA

Nyligen introducerades ett sätt att elektroniskt mäta och styra den enskilde bilistens körning i Köpenhamn.

400 stycken privatfordon i enbilshushåll utrustas med en behändig satellitmottagare som fästs ovanpå instrumentbrädan. Mottagaren är uppkopplad mot fyra stycken GPS-satteliter som registre-

rar fordonets minsta rörelse.

Köpenhamn är indelat i 11 st olika avgiftszoner som ryms inom fyra trafikområden - City (innanför broarna), området utanför broarna, området inom Inre ringvägen och området inom Yttre ringvägen

Under testperioden fram till sommaren 2002 provas tre olika slags betalningssätt. Ett där bilisten betalar per antal körda kilo-

meter under rusningstid. Ett annat där bilisten betalar vid infarten i en ny zon, Ett tredje där alla körda kilometer avgiftsbeläggs med dubbel taxa under rusningstid. Alla sätten genererar dubbel betalning för bilisten under rusningstid som är vardagar kl 7-9.30 och 15-17.30.

Kostnaden per kilometer är under den inledande delen av projekttiden satt till:

5 kr/km under rus-

ningstid i högtrafikzoner och 2.50kr/km under övrig tid

2.50 kr/km under rusningstid i medeltrafikzoner och gratis under övrig tid.

Gemensamt för alla betalningssätten är att det är dyrare att färdas i Cityzonen och att det blir billigare i en fallande skala ut till Köpenhamns ytterområden.

ÅTERBÄRING

För att testa styrkan i det ekonomiska värdet och så långt det är möjligt skapa en realistisk situation får testdeltagarna återbäring i enlighet med vilka gator och vägar de väljer för sin körning.

De bilister som deltar genomför testet i två delar. En kontrollperiod där inga ekonomiska styrmedel avgör vägval och tidpunkt för körning men körmönstret registreras. Jämförelseperioden använder GPS-systemet för att upplysa bilisten om vad olika vägval och val av tidpunkt för körningen kostar.

Den mellanskillnad som uppstår för de som väljer aktivt under testet blir utbetald till bilisten

Återbetalningen under testet varierar mellan 2000 - 5000 dkr per bil i ren återbetalning under den fyra månader långa testperioden.

— Summan motsvarar det belopp vi uppskattar att en bilist kan spara genom att använda bilen med förnuft, förklarar Poul Sulkjaer.

Fordonets mottagardisplay visar löpande uppgifter om för bilisten aktuell trafikzon och kilometersträcka. Under körningen visas totalsumman för vad den aktuella routen kostar med hänsyn till de fastställda avgifterna.

DELMÅL

Det pågående projektet har fyra delmål:

- Testa olika prisstrategier.
- Öka kunskapen om vilka faktorer som styr befolkningens uppfattning av vägavgifter.
- Utvärdera tekniska möjligheter.
- Öka kännedomen om vägavgifter som trafikpolitiskt styrmedel.

Projektet pågår fram till hösten 2003

— Tekniken är nu väl framprovad och fungerar efter smärre justeringar efter våra önskemål.

STORT INTRESSE

Rent teoretiskt vore det möjligt att i taxan genom lämpliga metoder hitta ett system där samtliga skatter och stats- eller kommunala avgifter kan bakas in i kilometer taxan.

— Det skulle ju spara en mängd administration och förenkla för alla inblandade parter. Då vet bilisten i varje ögonblick exakt vad körningen kostar, menar Poul Sulkjaer.

Demonstrationen av systemet pågår fram till halvårsskiftet 2002.

— Redan nu kan vi konstatera att deltagarna är mycket intresserade i försöket oavsett om de är för eller emot köravgifter. Övriga iakttagelser är att tiden för installation i bilarna måste kortas. Idag tar det i vissa fall en hel timme vilket är för lång tid.

Utfall och analyser presenteras i rapporter med början nästa höst.

— Vi kan redan nu med tillfredsställelse konstatera att deltagarna i försöket har sänkt sin körning med upp till 15 procent i jämförelse med deras körning under kontrollperioden innan testperioden.

System med körav-



Denna GPS-mot-tagare registrerar körningen. I fönstret visas aktuell trafikzon, aktuell kilometerkostnad samt kostnaden för pågående körning..



gifter väcker frågor både hos medborgare och politiker.

Integritetsaspekten debatteras flitigt inte minst politiskt..

— Jag menar att frågan om integritet kommer att ha ett starkt fokus under hela försöket. Men det är en felaktig uppfattning att påstå att GPS-tekniken ofelbart leder till ökad övervakning. Upplysningar om de vägar som bilen transporteras på behöver inte samlas på annats ställe än i den lilla GPS-mot-tagare som sitter monterat i fordonet. Det är ju inte de specifika vägarna som är intressanta för avgiftsberäkningen utan sträcka och zon, förklarar Poul Sulkjaer.

Ytterligare en aspekt som bör tilltala både försäkringsbolag och den enskilde privatbilisten är att de bilar som utrustas med GPS-mot-tagare blir mindre attraktiva för tjuven.

— Det är ett argument som i alla fall inte vi kommer att föra fram men det verkar ju uppenbart att

ett GPS-system kommer att få en positiv effekt för att minska bilstölderna.

TIDEN ÄR INNE

En annan vanligt förekommande kritiskt synpunkt är att vägavgifter slår hårt mot lågavlönade hushåll och att de som har råd att betala inte bryr sig om att låta ett system med vägavgifter påverka.

— Många gånger är det så att det som har lägst intäkter i samhället sällan har bil utan redan idag åker kollektivt eller cyklar. Från ett annat perspektiv underlättas kollektivtrafiken av färre bilar vilket gynnar de kollektivresande. Integreras dessutom alla skatter och avgifter i en körtaxa blir det automatiskt lägre pris för att inneha en bil. Det som kostar blir ju då framförallt att köra på hårt trafikerade vägar under rusningstid.

Några höjer också ett varningens finger på att införandet av köravgifter är ytterligare en skattepåлага och en ytterligare be-

skattning och ett myndighetsinkräktande i privatbilismen.

— Eftersom bilismen idag håller på att kväva sig själv genom en ständig minskad framkomlighet borde ett system med köravgifter med följd att trafikstockningarna minskas ses som en fördel bland de bilister som värdesätter en bättre trafikrytm och en minskad belastning på miljön. Det är ju argument som talar för sig själv, menar Poul Sulkjaer.

Enligt Poul Sulkjaer kommer tveklöst dagens situation att förvärras om inga nya regler införs.

— Begreppet rusningstid håller på att utvidgas över större tid. Faktum är att det

på vissa mindre gator i inre Köpenhamn är köer och trafikstockning större delen av dagen. Med köravgifter kan vi uppnå en situation där nyttotrafik och annan nödvändig trafik ges möjlighet att lättare komma fram i en jämn trafikström.

NYA ARBETSPLATSER

Ökat behov av och fokusering på servicetjänster i vårt framtida tillfälle ger ytterligare belastning på trafikmängden.

—Platskrävande varuproducerande verksamheter etableras i tätorterna medan alltfler serviceverksamheter som inte har stort utrymmesbehov drivs i

och från våra citykärnor. Det får konsekvensen att ett större antal servicearbetsplatser lokaliseras till centrum med ökat antal transporter som följd. Det ser vi som ytterligare ett skäl att införa någon slags system som begränsar trafiken, menar Poul Sulkjaer.

Hur lagen ska reglera och medföra att varje bilist ansluts till ett köravgiftssystem är ännu inte presenterat. Inte heller vad de intäkter som köravgifterna ger ska användas till. Ej heller hur avgifterna ska dras eller samlas in.

Priset per GPS-mot-tagare uppskattas idag till 1000 kr som beta-

las av bilägaren.

— På sikt kommer GPS-mottagaren att vara integreras i fordonet vid tillverkningen. Övergångsperioden måste ses över flera år och skapas bara ekonomiska fördelaktiga incitament blir engångsavgiften ganska snabbt intjänad, säger Poul Sulkjaer.

UTHÅLLIGT SYSTEM

Det metrosystem som idag anläggs i Köpenhamn och tas i bruk nästa höst tror Poul Sulkjaer inte får någon märkbar effekt på privatbilismen.

— Sannolikt kommer metron att hämta sitt passagerarunderlag från annan kollektivtrafik.

Pågående projektet omfattar endast privatbilismen. Men det diskuteras även köravgifter för lasttransporter.

— Jag tror att det kommer. I Schweiz har nyligen ett avgiftssystem för lasttransporter på väg införts. Vi följer det noga för att spåra och definiera vilka förändringar i körsättet bland yrkestrafikanterna det för med sig.

Projektet Progress pågår fram till 2003 Och finansieras med en tredjedel var av Köpenhamns Kommun, av statliga Trafikministeriet och av EU.

Trafiksituation i Köpenhamns är liksom i många andra storstäder i behov av att trängseln minskas och framkomligheten ökas. Politiskt fastlåsta positioner och svårigheten att välja ett uthålligt avgiftssystem som uppfyller olika krav och parametrar försvårar aktionsutrymmet och ett förestående införande av avgifter.

— Vi tvingas börja nu för att hitta ett system som verkar friktionsfritt om såg 10-15 år. För Köpenhamns del är jag dock positiv



Poul Sulkjaer leder arbetet mot en bekvämare, säkrare och mer miljövänlig trafikmiljö i Köpenhamn. - Tidpunkten är inne för att med lämpliga regleringar åstadkomma varaktiga och långsiktiga lösningar av trafikproblemet. Det går inte att vänta längre om vi ska kunna nå effektiva resultat som passar alla intressegrupper, menar Poul Sulkjaer.

och tror att en lagändring som möjliggör att införa köravgifter kan vara på plats inom 3-5 år.

Text: JOHAN ERICHS

Foto: CLAES HALL



Köpenhamn ligger långt framme i ansträngningen att införa köravgifter. Avgiftens storlek styrs av var och när bilisten kör.