

26. Trængselsafgifter i hovedstaden (2008-112386)

Københavns Kommune skal i lighed med de øvrige kommuner i Kommuneforum beslutte at fortsætte det videre arbejde med indførelse af trængselsafgifter jf. den udarbejdede rapport (*bilag 1*).

Indførelsen, der dog kræver et lovgrundlag, skal øge fremkommeligheden og forbedre bymiljøet.

Kommuneforum er nærmere beskrevet i *bilag 3*.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der arbejdes videre med indførelse af trængselsafgifter i henhold til embedsmandsgruppens rapport - herunder bl.a. placering af betalingsringen samt den beskrevne selskabsorganisering
2. at dette arbejde videreføres i henhold til proces- og kommunikationsplanen i baggrundsnotatet ”Tiden frem mod implementeringen” (*bilag 2*).

Problemstilling

Igennem de seneste år er trængslen i Hovedstadsområdet steget med mere end 10 % om året. Nogle strækninger er så hårdt belastede, at rejsehastigheden er faldet til under 20 km/t i myldretiden. Tabet var i 2004 opgjort til ca. 130.000 timer dagligt eller mere end 6 mia. kr./år – et beløb, der i dag estimeres til over 10 mia. kr./år. Den primære barriere for indførelse af et trængselsafgiftssystem er, at der ikke eksisterer et lovgrundlag endnu.

Løsning

Trængselsafgifter vil medføre bedre fremkommelighed, bedre miljø og bymiljø. Nedenfor er gengivet anbefalinger fra en rapport, embedsmandsgruppen under Kommuneforum har udarbejdet (*bilag 1*). Anbefalingerne udgør grundlaget for det videre arbejde med indførelse af trængselsafgifter.

Betalingsringen

Analysen har vist, at betalingsringen mest hensigtsmæssigt placeres inde i Københavns Kommune i store træk langs med ringbanen inden for Ring 2. Placeringen (*bilag 4*) er logisk og let genkendelig og vil sikre en god trafikreduktion inden for ringen på forventelig ca. 23 %.

Betalingsystem

Der skal opkræves betaling, hver gang betalingsringen passerer. Et forslag til afgiftsniveau fremgår af hovedrapporten; mest i myldretiderne 25 kr. og mindst 10 kr., når der ikke er trængsel. Der er ingen afgift om natten. Afgiftsniveauet og eventuelle undtagelser fastlægges først endeligt, når selskabet jf. nedenfor er dannet.

Det tekniske system skal leve op til en række grundlæggende krav. Det skal være et enkelt og brugervenligt system, hvor driftsomkostningerne kan holdes på et minimum.

Systemet skal passe godt ind i byrummene, idet der skal etableres ”porte”, hvor registreringen sker. Der vil skulle anvendes enten en ren kameraløsning eller en kombination af kamera og bizz-

teknologi. Det er teknologier, som i dag anvendes i Stockholm og London. Der er ikke den store forskel i driftsomkostningerne ved de to alternative løsninger.

Trafikal startpakke

Før trængselsafgifterne kan træde i kraft, skal vejnettet tilpasses, så det fungerer i forhold til det ændrede trafikbillede og således, at de negative effekter på veje uden om betalingsringen reduceres (*bilag 5*). Samtidig skal den kollektive trafik - primært bustrafikken - udbygges, så der er nok kapacitet og kvalitet til at dække behovet, når der indføres trængselsafgifter. Startpakken (*bilag 6*) omfatter både omegnskommunerne og Københavns Kommune.

Langs betalingsringen i Københavns Kommune kan der opstå lokale problemstillinger, som skal løses i dialog med bl.a. lokaludvalgene.

Anvendelse af provenu

Provenuet fra trængselsafgifterne skal investeres i tiltag, der yderligere sikrer god mobilitet og fremkommelighed samt et godt miljø i Hovedstadsområdet. Hvilke projekter, der kan blive tale om, skal besluttet af en kommende selskabsbestyrelse, men vil også skulle ske i et samarbejde med staten. Listen omfatter en række nøgleprojekter, der inkluderer tiltag som helt nye kollektive anlæg, fx en letbane langs Ring 3 eller udbygning af S-togs nettet, nye metro-strækninger, forbedring af cykelforholdene, ITS, østlig ringforbindelse m.m. (*bilag 1*).

Interessentskab

Til at drive trængselsystemet er det tanken at oprette et interessentskab (I/S) af kommuner i Region Hovedstaden og Region Sjælland, således at alle kommunerne får del i samarbejdet. Selskabet skal stå for kundehåndteringen, administration af provenu og fordeling af investeringer. Bestyrelsen vil bestå af 8 medlemmer, hvoraf tre poster tilfalder centralkommunerne, fire tilfalder kommuner i Region Hovedstaden og en tilfalder en kommune i Region Sjælland.

Effekten af trængselsafgifter

Trængselsafgifterne virker ved at påvirke trafikanternes adfærd: At få flere til at vælge kollektiv trafik eller cykel frem for bil. Herved vil den samlede mobilitet i Hovedstadsområdet øges. Effekterne er størst inden for og lige omkring betalingsringen, men vil også kunne mærkes ude i Hovedstadsområdet. Trafikarbejdet (kørte bil-kilometer) vil indenfor ringen falde med ca. 23 %, hvilket svarer til trafikken på en sommerferiedag. I Hovedstadsområdet som helhed vil der ske et fald i trafikarbejdet på ca. 4 %. Men der vil blive en stigning på nogle af ringforbindelserne uden for betalingsringen, fx Ring 2. Effekten på handelen inden for og uden for betalingsringen viser ikke noget entydigt billede. For så vidt angår virksomheder viser erfaringer fra Stockholm og London, at de vil drage nytte af øget fremkommelighed. Tilsvarende vil de kollektive trafikbusser få bedre fremkommelighed.

Som en følge af den mindre biltrafik forventes luftkvaliteten at blive forbedret, ligesom støjgener forventes at blive mindre. Når det gælder klimaeffekterne bidrager trængselsafgiftssystemet til en reduktion af CO₂-udslip ved, at der vil være færre kørte kilometer i bil. Overordnet vil de positive miljøeffekter naturligvis være størst, der hvor trafikken reduceres mest.

For pendlere er der ikke noget, som tyder på, at afgifterne vil ramme særlige grupper mere end andre.

Frem mod implementering

Dialogen med interessegrupperne inden for trafik og erhverv samt borgerne herunder dialogen med lokaludvalgene skal fortsætte. En række aktiviteter skal gennemføres, før et trængselsafgiftssystem kan sættes i drift. Et af de mest centrale er, at den nødvendige lovgivning skal vedtages af Folketinget, inden en egentlig udbudsproces kan igangsættes. Der går minimum 18 måneder fra en lov er vedtaget, til der kan opkræves trængselsafgifter i Hovedstadsområdet, alt afhængig af mængden af anvendte ressourcer. Parallelt med lovgivningsarbejdet og udbud skal den trafikale startpakke udvikles og implementeres, ligesom driftsselskabet skal oprettes.

Økonomi

BR godkendte i maj 2007 at sætte undersøgelsesarbejdet i gang. I budgettet for 2008 blev der i alt tilført ca. 7,7 mio. kr., heraf ca. 2,3 mio. kr. vedr. lønmidler i 2009.

Der er således ikke på nuværende tidspunkt finansiering til yderligere undersøgelser og aktiviteter fx ved eksterne konsulenter vedr. den videre proces, idet sådanne må forventes at påhvile det etablerede selskab.

Videre proces

En borgmesterforhandlingsdelegation blev nedsat ved Kommuneforum mødet i juni 2008 med henblik på eventuel forhandling med regeringen om det videre forløb. Forhandlingsdelegationen består af borgmestrene Ritt Bjerregaard, Københavns Kommune, Erik Nielsen, Rødovre Kommune, Rolf Aagaard-Svendsen, Lyngby-Taarbæk Kommune og Finn Aaberg, Albertslund Kommune. Med udgangspunkt i regeringens trafikinvesteringsplan og Kommuneforums rapport om trængselsafgiftssystem i Hovedstadsområdet, vil det være hensigtsmæssigt på alle måder at søge dialog med regeringen.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

bilag

[2. Frem mod implementering - baggrundsnotat](#)

[3. Baggrundsnotat om Kommuneforum og den kommende proces](#)

[4. Placering af betalingsring](#)

[5. Notat om afværgeforanstaltninger](#)

[6. Trafikal startpakke, kollektiv trafik](#)

[Bilag 1, trængselsafgifter i Hovedstadsområdet](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 29.10.2008

Sagen blev udsat.

