

25-03-2007

Bilag 1

Sagsnr.  
1101-309837

### **Hensigtserklæring for samarbejdet i Kommuneforum om trængselsafgifter i hovedstadsområdet**

16 kommuner har tilsluttet sig nærværende hensigtserklæring for samarbejdet i Kommuneforum om trængselsafgifter i hovedstadsområdet. Kommunerne er Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Gladsaxe, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hillerød, Hvidovre, København, Køge, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rødovre og Tårnby.

Kommunerne er enige om

- at der udarbejdes et beslutningsgrundlag med henblik på stillingtagen til, om der skal indføres trængselsafgifter inden 2010
- at vi vil deltage i dette arbejde
- at den nærmere udformning af projektet afventer den videre analyse, således at særlige lokale hensyn tilgodeses
- at det etablerede forum af kommuner i hovedstadsområdet sammen fastlægger et samlet forslag for provenuets anvendelse med henblik på forbedring af den kollektive trafik og til medfinansiering af infrastrukturprojekter og trafikale forbedringer i og udenfor København, således at målet om øget fremkommelighed og bedre bymiljø sikres,
- at der findes en organisationsform, hvor alle involverede kommuner prioriterer provenuanvendelsen sammen
- at der etableres de nødvendige samarbejdsorganer, så fremdriften og inddragelsen i projektet for alle deltagere sikres
- at alle involverede kommuner fortsætter analysearbejdet, der skal konkretisere de mulige tekniske løsninger, og resultaterne af dette arbejde fremlægges i de ovenfor skitserede samarbejdsorganer
- at en opsamling af disse resultater så vidt muligt færdiggøres og behandles i december 2007 med en plan for den efterfølgende proces, der til den tid vil kunne involvere staten, trafikselskabet Movia, Regionen eller andre instanser i større eller mindre udstrækning.

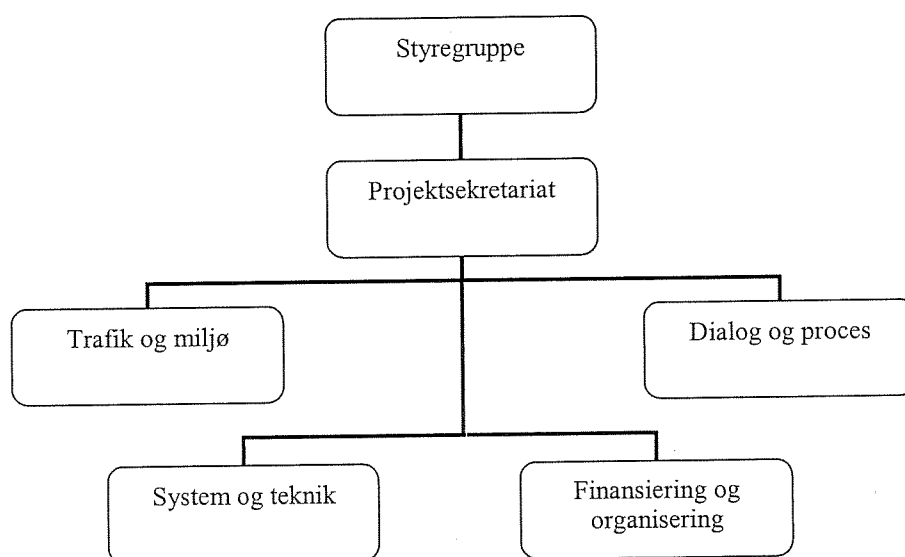
## Baggrundsnotat om Projekt trængselsafgifter

Københavns Kommune iværksætter på basis af hensigtserklæringen for Kommuneforum om trængselsafgifter i hovedstadsområdet et udredningsarbejde, der skal lede frem til et beslutningsgrundlag, hvorpå der kan tages stilling til – sammen med de øvrige kommuner – om indførelse af en form for trængselsafgiftssystem skal implementeres. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen vil i fællesskab bemande projektorganisationen, hvor den overordnede projektledelse varetages af Økonomiforvaltningen. Arbejdet deles i henholdsvis en planlægningsfase, en hørings- og beslutningsfase og en implementeringsfase, idet indstillingen om nærværende projekt alene omhandler den første fase.

### 1. Planlægningsfasen

I planlægningsfasen arbejdes primært med forberedelse af det, der skal besluttes, hvis projektet overgår til implementeringsfasen.

Projektet organiseres med følgende hovedstruktur, idet styregruppen som sit første arbejde skal tage stilling til formering af delprojekter / arbejdsgrupper samt tidsplan - herunder fastlæggelse af milepæle



Rådhuset

1599 København V

Telefax  
3366 7031EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Figur 1: Organisationsdiagram Projekt trængselsafgifter

Der er skitseret følgende fire delaktiviteter under projektsekretariatet:

#### Trafik og miljø:

Med udgangspunkt i de senere års markante trafikvækst på vejene i hovedstadsområdet skal det fastlægges, hvordan en trængselsafgift kan være med til at regulere biltrafikken således, at udnyttelse af det eksisterende vejnet forbedres, og at kødannelse og spildtider reduceres med mellem 25-50% i morgen- og eftermiddagsmyldretiden på de i dag hårdt belastede indfaldsveje.

Herudover skal en række konsekvenser udredes, bl.a. de samfundsøkonomiske og fordelingsmæssige effekter, påvirkning af erhverv og handel, muligheden for at øge mobiliteten samlet set for pendlere og øvrig trafik, samt den globale og lokale miljømæssige effekt. Samspillet mellem trængselsafgifter og fremadrettede forslag til forbedring af byens og regionens trafikale infrastruktur indgår med det mål at skabe rammerne for øget fremkommelighed og et bedre bymiljø. Monitorings- og evalueringssystemer til at følge de forventede forbedringer vil skulle defineres.

Der udarbejdes en plan for, hvilke initiativer der skal effektueres på kort sigt, når trængselsafgiftssystemet introduceres. Det drejer sig f.eks. om tiltag i den kollektive trafik, der vil kunne iværksættes inden 2010, dvs. senest samtidig med iværksættelse af trængselsafgifterne. Ligeledes udarbejdes en plan for de foranstaltninger, der skal afværge evt. u hensigtsmæssige belastninger af visse lokale veje i omegnskommunerne mv.

Endvidere udarbejdes en plan for det langsigtede behov for forbedringer i hovedstadsområdets vej- og baneinfrastruktur, herunder hvordan afgiftsprovenuet vil kunne anvendes til medfinansiering af infrastrukturprojekter lokalt og regionalt samt øvrige trafikale forbedringer. Det kan være støtte til anlæg af en kommende København-Ringsted bane, forbedring af den tværgående trafik i regionen herunder etablering af en Letbane langs Ring 3, yderligere metroudbygning mod Brønshøj el.lign. samt støtte til forbedring af bustrafikken, park-og-ride anlæg og særlige lokale trafikløsninger og miljømæssige foranstaltninger.

#### System og teknik:

Denne aktivitetsblok drejer sig dels om en fastlæggelse af det tekniske konceptuelle design, dels specifikation af selve funktionskravene, tekniske grænseflader bl.a. til øvrige trafik anlæg, samt valg af udbudsform for den efterfølgende fase.

Der tages udgangspunkt i erfaringerne fra andre lande og fra Sund & Bælts erfaringer med Brobizz-systemet, idet der kan blive tale om samme velkendte teknologi. I forbindelse med systemvalget vurderes muligheden i GPS-teknologien som en langsigtet løsning, og hvordan denne kunne indpasses sammen med Bizz-løsningen, den såkaldte DSRC-teknologi.

Et detaljeret forslag skal udarbejdes for selve ringen og de "porte", som vil udgøre betalingsanlæggene. Portene etableres uden båse eller bomme af nogen art, idet systemet bliver automatisk. Der opstilles forslag til udformning af standere til placering af det tekniske udstyr designmæssigt indpasset i de respektive gade- og byrum.

Der skal lægges vægt på, at systemet får optimal brugervenlighed, og at det administrativt vil fremtræde så enkelt som overhovedet muligt for brugerne.

#### Dialog og proces:

Indførelse af trængselsafgifter er et projekt, som involverer mange interessenter. Den tekniske side, som beskrevet ovenfor, er et nødvendigt led i opfyldelse af målsætningen om at skabe øget fremkommelighed, mindre trængsel og belastning af vejnettet samt et bedre bymiljø. Forslag til hvordan systemet praktisk opleves - dvs. i daglig drift - vil skulle indgå aktivt i arbejdet.

Navnlig i projektets indledende fase vil der skulle dannes et trafikalt overblik og sikres, at der opnås stor involvering i diskussionen af trafikvækstens konsekvenser og udpegning af mulige løsninger – ikke kun vedr. teknik og system, men også vedr. forslag til forbedring af alternativerne til bilkørsel, både for københavnernes og for borgerne i omegnskommunerne.

En væsentlig aktivitet bliver at løfte den tværgående proces, herunder at sekretariatsbetjene Kommuneforum om trængselsafgifter i hovedstadsområdet, jf. bilag 1.

For at informere borgere, politikere og andre interesserede om udviklingen i trængselsafgiftssystemerne i andre byer vil Københavns Kommunes hjemmeside om trængselsafgifter blive udbygget, således at alle vil kunne følge med i resultaterne af de indledende undersøgelser for hovedstadsområdet, samt indhøstede erfaringer fra bysystemerne i bl.a. Stockholm, London, Oslo, Singapore mm.

Blandt øvrige opgaver omkring proces og dialog vil der skulle gennemføres en række informationsvendte aktiviteter - herunder en høring i f.eks. Teknologirådets regi.

#### Finansiering og organisering:

Udover afklaring af hvilken type drifts- og anlægsorganisation, som det vil vise sig mest nyttig at etablere, skal der foretages en række finansielle analyser. Her vil projekt-, drifts- og anlægsomkostningerne blive estimeret. Dette indbefatter tillige de foranstaltninger, der vil skulle iværksættes på det omkringliggende vejnet for at forhindre forsøg på at undgå betalingsringen, afbøde evt. u hensigtsmæssige trafikstrømme, etc.

Der er i forbindelse med de tidligere undersøgelser udført foreløbige juridiske vurderinger af, om der i den eksisterende lovgivning kan findes hjemmel til at etablere en organisation, der kan stå for anlæg og drift af trængselsafgiftssystemet. Konklusionen er, at det nuværende

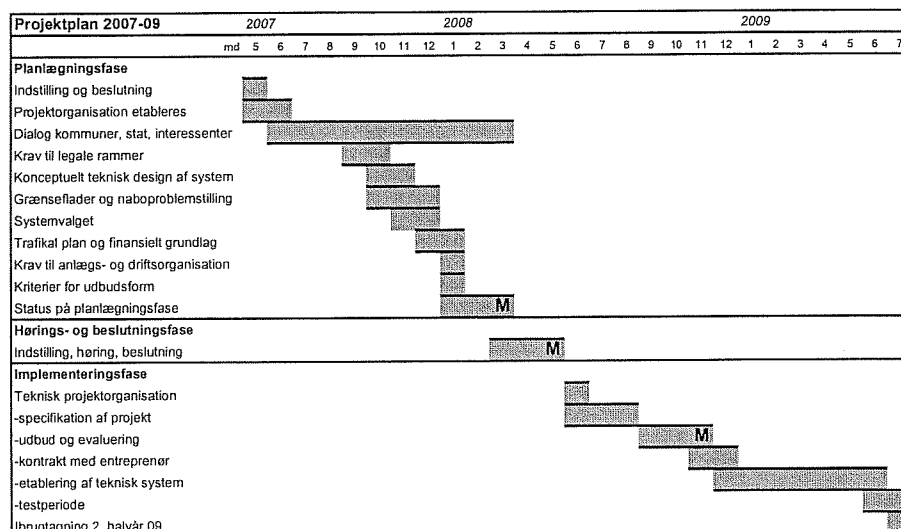
lovgrundlag ikke giver mulighed for at indføre trængselsafgifter. Et nyt lovgrundlag er nødvendigt.

Målet med planlægningsfasen er at udarbejde et beslutningsgrundlag med henblik på stillingtagen til, om der skal indføres trængselsafgifter inden 2010. Dette grundlag skal samtidig danne baggrund for forhandlinger med ministerier, regering og Folketing. Grundlaget forventes løbende udviklet i en form, der muliggør en hurtig implementering så snart de fornødne lovgivningsmæssige rammer foreligger.

Sammen med spørgsmålet om, hvilken organisation der skal stå for etablering af systemet, undersøges hvilke mulige krav der skal stilles til den fremtidige driftsorganisation for trængselsafgiftssystemet. I den forbindelse skal det bl.a. afgøres, om kommunerne går videre med systemet som et fælles kommunalt projekt, om staten ved sin vejmyndighed eller en anden organisatorisk enhed kunne vise sig hensigtsmæssig at placere drifts- og etableringsansvaret i.

## 2. Efterfølgende faser

Efter planlægningsfasen vil kommunerne samlet konkludere på undersøgelsesforløbet. I oversigtlig form kan det samlede projektføreløb komme til at se ud som følger:



\*) M = afgørende milepæle

Projektplanen ovenfor beskriver forløbet i en række stadier, hvor der er indbygget milepæle til beslutning.

Primo 2008 vil planlægningsfasen gå over i en høring- og beslutningsfase.

Mulighederne for at ibrugtage systemet ultimo 2009 vil i høj grad bero på, om udkommet af planlægningsfasen og det efterfølgende forløb møder tilstrækkelig politisk opbakning – herunder om det lykkes at indgå en politisk aftale med staten om at tilvejebringe det fornødne lovgrundlag. Hvis en sådan aftale ikke indgås med henblik på at lovgrundlaget er på plads i sidste halvdel af 2008, vil ovenstående tidsplan forskydes.

Under forudsætning af at det fornødne lovgrundlag er til stede eller der er indgået en politisk aftale om, at lovgrundlaget vil blive tilvejebragt, kan implementeringsfasen påbegyndes. I denne fase vil der blive taget udgangspunkt i anbefalingerne fra de fire hovedaktiviteter i planlægningsfasen – herunder vedr. organisation for det videre arbejde og valg af teknisk systemløsning. På dette grundlag foretages et udbud af opgaven, hvorefter det indstilles til beslutning, hvilken teknisk entreprenør, der skrives kontrakt med.

Processen herefter vil omfatte selve udviklingen af systemet, kontrol hermed, modtagelse og opstilling af systemet samt test heraf i en prøveperiode.

Implementeringsperioden gennemføres som nævnt fra medio 2008 frem til endelig ibrugtagning 2. halvår 2009. Det forventes, at leverandøren også er operatør på systemet i driftsperioden efterfølgende.