

## **Bilag 3. Baggrundsnotat om Kommuneforum og den kommende proces**

### **Status på samarbejdet i Kommuneforum**

16 kommuner (Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Gladsaxe, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hillerød, Hvidovre, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rødovre og Tårnby) har i siden foråret 2007 samarbejdet om at undersøge og beskrive, hvordan der kan indføres trængselsafgifter i Hovedstadsområdet.

Samarbejdet i Kommuneforum startede med separate møder mellem Overborgmester Ritt Bjerregaard og en række omegnsborgmestre. Her blev der bl.a. talt om belastninger af veje i hovedstadsområdet, samt hvor behovet er størst og dermed hvad et provenu kunne bruges til. Der blev etableret et embedsmandsudvalg, som løbende har holdt møder, ligesom der har været holdt møde med øvrige interessenter. Borgmestrene har efterfølgende haft møder i januar 2008 og i juni 2008, hvor også borgmester Klaus Bondam deltog.

Resultatet er hovedrapporten ”Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet” (bilag 1), som borgmesterkredsen den 17. juni besluttede at sende til politisk behandling i de respektive kommunalbestyrelser. Målet er en tilkendegivelse fra kommunerne om, at der arbejdes videre med baggrund i hovedrapporten.

Formålet har været at skabe en fælles forståelse af, hvad et sådan system kan og hvordan det kan skrues sammen. På den måde er der enighed blandt kommunerne omkring, hvor en betalingsring mest hensigtsmæssigt kan placeres, hvordan selskabet kan skrues sammen og hvilke forudsætninger der skal være til stede, før trængselsafgiftssystemet kan træde i kraft (startpakken). Kommunernes samarbejde har således hvilet på en hensigtserklæring om, at *undersøge* udformningen af et trængselsafgiftssystem, og ikke på en endelig stillingtagen.

Alt dette er beskrevet i hovedrapporten, som også beskriver effekten af trængselsafgifter samt giver et bud på det tekniske system og afgiftsstrukturen. Sidstnævnte to emner skal dog først besluttes på et senere tidspunkt.

Der er lagt op til, at indstillingernes ”at-punkter” er ens i alle kommunerne. Formålet er at sikre at den kreds, som efter den politiske behandling stadig bakker op omkring en videre proces for trængselsafgifter, kan stå sammen i dialogen med Staten om et trængselsafgiftssystem i Hovedstadsområdet. Nu er kommunerne i Kommuneforum ”klædt på” til at være med til at påvirke det endelige system og den konkrete lovgivning, som Regeringen må tage initiativ til at gennemføre. Jo mere forberedte kommunerne er, jo større er chancen for at få indflydelse.

### **Hvad skal der ske nu?**

Den politiske behandling i kommunerne sker frem til 1. december 2008. Samtidig sker der en uddybning af, hvad den trafikale startpakke skal indeholde, med særlig fokus på den kollektive trafik (se afsnit om Trafikal startpakke, kollektiv trafik). De kommuner som - efter behandlingen i kommunalbestyrelserne - ønsker at være med, har derefter til opgave at indlede dialogen med Regeringen eller Folketinget om et trængselsafgiftssystem for Hovedstadsområdet. Til dette formål er nedsat en forhandlingsdelegation bestående af Ritt Bjerregaard (København, A), Erik Nielsen (Rødovre, A), Rolf Aagaard-Svendsen (Lyngby-Taarbæk, C) og Finn Aaberg (Albertslund, A). Se bilag 2 for uddybning heraf.

Hvornår og på hvilken måde regeringen vil begynde at drøfte trængselsafgifter er endnu uvist, men Kommuneforum er klar til at hjælpe med at udforme systemet.

Hvis processen fortsætter som planlagt, så er det næste møde i borgmesterkredsen den 8. januar. Efter dette møde vil Teknik- og Miljøudvalget og BR få fremlagt en status på den politiske behandling i kommunerne. Hvis regeringen og transportministeriet igangsætter en proces i løbet af efteråret, får forhandlingsdelegationen fra Kommuneforum en rolle. Teknik- og Miljøudvalget og BR blive orienteret efter det første eventuelle møde mellem delegationen og Regeringen.

### **Selskabsdannelse**

Kommuneforum foreslår, at der oprettes et interessentskab (I/S) til at drive trængselssystemet. Beskrivelsen heraf kan ses på side 12-14 i bilag 1. Dannelse af selskabet kan først ske, når lovgrundlaget er under udarbejdelse.

Ud over at drive systemet skal selskabet ifølge Kommuneforum også bestemme, hvad provenuet fra trængselsafgifter skal anvendes til, dvs. hvilke nøgleprojekter og andet der skal prioriteres. Det er selskabets bestyrelse, der prioriterer mellem nøgleprojekterne. Selskabets struktur og bestyrelsens sammensætning er beskrevet i faktaboks på s.14 i bilag 1.

### **Kommunernes indflydelse**

Selskabet skal drive systemet samt prioritere anvendelsen af provenuet. De respektive kommuner vil selvfølgelig blive inddraget i de konkrete fysiske anlæg, som fysisk berører den enkelte kommune, f.eks. betalingsringens porte inde i København eller de langsigtede projekter som fx Letbane, metro eller vejanlæg.

Udover de enkelte kommuner er lokaludvalgene i Københavns Kommune vigtige at inddrage i forhold til at beskrive lokale effekter af ringen og eventuelle afværgeforanstaltninger. I øjeblikket bliver der gennemført en screening af randen omkring betalingsringen i forhold til parametre som skoledistrikter, institutioner, detailhandel, idræts- og kulturfunktioner, kollektiv trafik mm. I løbet af oktober og november 2008 afholdes møder med lokaludvalgene, dels for at orientere dem om status og indhold på projektet, dels for at indlede en dialog om de lokale effekter (positive og negative) og løsning af eventuelle problemstillinger.

### **Trafikal startpakke**

Et af de vigtigste budskaber fra et enigt Kommuneforum er, at der skal implementeres en lang række tiltag inden trængselsafgiftssystemet kan træde i kraft. Den trafikale startpakke er simpelthen en forudsætning for trængselsafgifter.

Indtil videre er startpakken kun beskrevet i forhold til afværgeforanstaltninger og påbegyndt omkring kollektiv trafik (Se bilag 5 og 6). Andre tiltag som bedre cykel- og fodgængerforhold, vejvisning og anvendelse af ITS, blødere tiltag (mobility management), samkørsel mv. er endnu ikke beskrevet.