

## 21. 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 skal øge fremkommeligheden og forbedre bymiljøet.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller over for Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget, at de 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, og
2. at dette arbejde videreføres i henhold til proces- og kommunikationsplanen i baggrundsnotatet "Tiden frem mod implementeringen" (*bilag 2*).

### Problemstilling

Gennem 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

#### Betalingsringen

Analyser har vist, at betalingsringen mest hensigtsmæssigt placeres inde i Københavns Kommune i store træk langs med ringbanen indenfor Ring 2. Placeringen (*bilag 3*) 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 passeres. 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.

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 (afværgenforanstaltninger), så det fungerer i forhold til det ændrede trafikbillede, og således, at de negative effekter på veje uden om betalingsringen reduceres (*bilag 4*). 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 5*) 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 trængselssystemet er det tanken at oprette et interessentskab (I/S) af kommuner på 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 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 i indre by viser ikke noget entydigt billede, men der er ikke basis for at forvente en negativ effekt. Der kan dog ske en omfordeling af ansatte og kunder på begge sider af betalingsringen. For så vidt angår virksomheder, viser erfaringer fra Stockholm og London, at de vil drage nytte af øget fremkommelighed. Tilsvarende vil den kollektive trafik få bedre fremkommelighed.

Luftforureningen og støjgener forventes at blive forbedret som følge af mindre biltrafik. Når det gælder klimaeffekterne bidrager trængselsafgiftssystemet til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip ved, at der vil være færre kørte km. 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 trafik, erhverv og forskere, 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, inden der kan opkræves trængselsafgifter i Hovedstadsområdet, alt afhængig af mængden af ressourcer anvendt.

Parallelt med lovgivningsarbejdet og udbud skal den trafikale startpakke udvikles, ligesom driftsselskabet skal oprettes.

### **Økonomi**

BR godkendte i maj 2007 at sætte undersøgelsesarbejdet i gang. I budgetaftalen 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

Økonomiforvaltningen

Hjalte Aaberg

Teknik- og Miljøforvaltningen

## **Oversigt over politisk behandling**

### **Trængselsafgifter i hovedstaden**

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 skal øge fremkommeligheden og forbedre bymiljøet.

### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller overfor Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget, at de overfor 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).

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 12. november 2008**

A,F og Ø stillede ændringsforslag:

1. at der arbejdes videre med indførelse af trængselsafgifter i henhold til den beskrevne selskabsorganisering samt proces og kommunikationsplan i baggrundsnotatet.
2. at TMF anmodes om sammen med ØKF at udarbejde et nyt forslag til en placering af en betalingsring, som i højere grad respekterer kommune- og bydelsgrænser.
3. at forslaget bedes udarbejdet i samarbejde med Kommuneforum
4. at det nye forslag fremlægges inden sommerferien 2009
5. at det nye forslag forud for fremlæggelse i TMU sendes i høring i lokaludvalgene.

Lars Dueholm stillede ændringsforslag til A,F og Ø's ændringsforslag 2. at, om at betalingsringen, også skal tage hensyn til skoledistrikter.

Det radikale Venstre stillede forslag om, at tilføje ØU og BR til A,F og Ø's ændringsforslag til 5. at, så det nye forslag også fremlægges i ØU og BR.

Der blev stemt om A,F og Ø's ændringsforslag indarbejdet Lars Dueholms forslag samt B's tilføjelse:

For stemte: Ø, F og A

Imod stemte; B, WB, WLJ, V og O

Ingen undlod at stemme.

Der er stemmelighed og forslaget bortfalder.

Det radikale Venstre stillede ændringsforslag til nyt 3. punkt til indstillingen, som WB tilsluttede sig:

”at der arbejdes videre med indførelse af trængselsafgifter på baggrund af embedsmandsgruppens rapport - herunder betalingsringens placering, selskabsorganisering samt løsning af randzoneproblemer med kompenserende tiltag.

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For stemte: B og WB

Imod stemte: O, V, WLJ, A, F og Ø

Ændringsforslaget blev ikke tiltrådt og bortfalder.

Der blev stemt om den oprindelige indstilling:

For stemte: B, WB

Imod stemte: O, V og WLJ

A, F og Ø undlod at stemme.

Indstillingen blev ikke anbefalet.

### **Ø,F og A anvender initiativretten på deres ændringsforslag.**

Protokolbemærkninger fra Klaus Bondam (B):

”Indførelse af trængselsafgifter er for Radikale Venstre helt afgørende for at opnå Miljømetropolens målsætninger og helt central i bestræbelserne på at opnå reducerede CO2 udledning, bedre luftmiljø, mindre trængsel, mindre tidsspilde, mindre støj og mere attraktive by- og gaderum. Således er det et af de væsentligste formål med trængselsafgifter at flytte biltrafik til andre transportformer: kollektiv transport, cykel og fodgænger. Også når det handler om korte lokale bilture.

Det Radikale Venstre anser det som væsentligt, at der søges løsninger, som kommunerne i Kommuneforum sammen kan bakke op om. Det stiller kommunerne stærkere på et tidspunkt, hvor regeringen synes at nærme sig en beslutning om trængselsafgifter.

Det siger sig selv, at uanset hvor en betalingsring placeres, vil der altid være utilfredse bilister at finde. Både indenfor og udenfor ringen.

Der bør i det videre arbejde tages højde for utilsigtede gener i betalingsringens randzone bl.a. ved at undersøge mulighederne for forskellige kompenserende tiltag for borgere i betalingsringens nærområder. I den forbindelse bør konkrete erfaringer fra bl.a. Stockholm og London inddrages.

Protokolbemærkning fra A, F og Ø:

Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten går ind for indførelse af trængselsafgifter i København. Vi har med tilfredshed konstateret en trafikreduktion hen over ringen på 40% uanset valgt placering.

Derimod er vi betænkelige ved de lokale effekter af at skære sammenhængende bydele over. Vi foreslår derfor, at der fremsendes et nyt forslag om placering af en betalingsring.

Forslaget skal skabe de gavnlige trafikale effekter, som Kommuneforum har arbejdet efter, uden at skære bydele over.

Følgende overordnede kriterier må fortsat være udgangspunktet for placering af en betalingsring:

- 15-20 % reduktion inden for Ringsbanen (centrale København)
- Mindre biltrafik samlet set i regionen
- Ingen øget trafik på kommunevejene i Hovedstandsområdet
- Ikke hindre mobilitet i Hovedstadsområdet
- Ringen skal være logisk, let genkendelig og retfærdig

## **bilag**

[1. Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet](#)

[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](#)

## **Økonomiudvalgets beslutning den 25.11.2008**

Socialdemokraterne, Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag:  
De 3 partier foreslår at indstillingens at-punkter erstattes af følgende at-punkter:

1. at der arbejdes videre med indførelse af trængselsafgifter i henhold til den beskrevne selskabsorganisering samt med den proces- og kommunikationsplan, der nævnes i baggrundsnotatet.
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen anmodes om sammen med ØKF at udarbejde et nyt forslag til en placering af en betalingsring, som i højere grad respekterer kommune- og bydelsgrænser, men også skal tage hensyn til skoledistrikter.
3. at forslaget bedes udarbejdet i samarbejde med Kommuneforum
4. at det nye forslag fremlægges inden sommerferien 2009
5. at det nye forslag forud for fremlæggelse i TMU sendes i høring i lokaludvalgene, og forelægges ØU og BR til endelig godkendelse.

Der blev stemt om det fremsatte ændringsforslag:

For stemte 8 medlemmer: A, B, F og Ø

Imod stemte 3 medlemmer: C, O og V

Ændringsforslaget blev dermed anbefalet.

Carl Christian Ebbesen (O), Mogens Lønborg (C), og Pia Allerslev (V) afgav følgende protokolbemærkning: "Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Venstre stemmer imod indstillingen, da

" vi ikke ønsker en Berlin-mur omkring eller omkring København

" trængselsafgifter er ulovlige

I stedet ønsker Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Venstre, at der arbejdes videre med lovlige trafikreguleringer."

