

## Bilag 4. Hvor skal betalingsringen ligge

Kommuneforum har defineret følgende kriterier der skal ligge til grund for betalingsringens placering:

1. 15-20 % reduktion af biltrafikken inden for store ring, med fokus på mindre trængsel
2. Mindre biltrafik samlet set i regionen
3. Ingen øget trafik på kommunevejene i hovedstadsområdet
4. Ikke hindre mobilitet i hovedstadsområdet
5. Ringen skal være logisk, let genkendelig og retfærdig

Ud fra disse kriterier foreslås ringen placeret som vist på kortet.



## Vurderinger som ligger til grund for placering

Effekten af fem forskellige alternative ringplaceringer er belyst og beskrevet i forhold til ovennævnte fem kriterier:

	Store ring	Store ring - Amager	Store ring - Ring 2	M3	M3 Amager	Vægt
1. 15-20 % reduktion af biltrafikken inden for store ring, med fokus på mindre trængsel	***** (30%)	***** (33%)	***** (32%)	***** (20%)	** (14%)	1
2. Mindre biltrafik samlet set i regionen	*** (6%)	*** (6%)	*** (6%)	***** (14%)	***** (16%)	0,5
3. Ingen øget trafik på kommunevejene i hovedstadsområdet	**	*	**	*****	*****	1
4. Ikke hindre mobilitet i hovedstadsområdet	**	***	*****	*	*	1
5. Ringen skal være logisk, let genkendelig og retfærdig	**	**	***	*	*	0,5
<b>I alt, vægtet</b>	<b>11</b>	<b>11,5</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	

Følgende beskrives de vurderinger, som er baggrunden for ovenstående skema

1. Alle alternativer, på nær M3 Amager, opfylder kriteriet om at reducere biltrafikken inden for store ring. Store ring - alternativerne har dog den største effekt. M3-alternativet får en relativt høj karakter, fordi det samlet set lever op til kriteriet. Men især når vi kigger på centrale enkeltstrækninger inde i København, så har M3 alternativet kun en mindre effekt (f.eks. Langebro - 10% i M3 alternativet og -30% i Store ring - ring 2).

2. M3-alternativerne har til gengæld den største effekt i hovedstadsområdet samlet set. Dette kriterium er vægtet lidt lavere, fordi arbejdsgruppen vurderer, at det vigtigste er at se på konsekvenserne for kommunevejene - det næste kriterium.

3. I forhold til kommunevejene så er det også M3-alternativerne, som falder bedst ud. Alle de tre Store rings alternativer giver en øget trafik både på motorvejsnettet og på nogle kommuneveje. Det fordeler sig blot lidt forskelligt geografisk.

4. I forhold til mobilitet så har hver kommune sine ønsker og problemstillinger. Karaktererne er for Store rings alternativerne givet ud fra det synspunkt, at der nær ved ringen skal være et godt alternativ. Dette synspunkt tilgodeses bedst ved Store ring - R2, hvor der er en overordnet vej hele vejen langs med ydersiden af betalingsringen. Det giver samtidig borgerne i Tårnby og Dragør bedre mulighed for at foretage lokale ture i bil.

Karaktererne for M3-alternativerne er givet ud fra det synspunkt, at kommunerne langs med ringen vurderer, at deres borgere skal have fri mobilitet inden for kommunegrænsen, hvilket ikke vil være tilfældet, hvis kommunerne skæres igennem af betalingsringen.

5. M3-alternativerne er rent visuelt let genkendelige og logiske, men karakteren er lav, fordi det ikke er retfærdigt, at borgerne i kommunerne langs med ringen skal være dem, der bidrager mest til reduktionen i biltrafikken.

Der er ingen af de tre Store rings alternativer der er helt logiske og let genkendelige, bl.a. på grund af linieføringen på Amager. Det mest logiske, genkendelige og retfærdige alternativ er dog Store ring - Ring 2 (evt. med justeringer på Amager), fordi der er en fornuftig afgrænsning ved Ring 2.

Dette alternativ er vægtet lavere.

### **Baggrund for placering på Amager**

Den nordlige linieføring er valgt af to grunde. Dels fordi borgere i Tårnby og Dragør har mange ærinder på det nordlige Amager, dels for at sikre så få vejlukninger som muligt.

### **Sydhavn**

Det er endnu ikke endeligt afklaret, hvordan ringen kan placeres i forhold til byudviklingsområdet i Sydhavn. Det afhænger af, hvordan og hvornår den lokale infrastruktur og kollektive trafik kommer til at hænge sammen.