

13. 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, 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 indenfor 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

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 29. oktober 2008

Sagen blev udsat

Bilag 1-6 blev udsendt med dagsordenen for Teknik- og Miljøudvalgets møde den 29. oktober 2008.

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 12.11.2008

Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten stillede følgende ændringsforslag:

1. at der arbejdes videre med indførelse af trængselsafgifter i henhold til den beskrevne selskabsorganisering samt proces og kommunikationsplan i baggrundsnotatet.
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen anmodes om sammen med Økonomiforvaltningen 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 Teknik- og Miljøudvalget sendes i høring i lokaludvalgene.

Venstre stillede ændringsforslag til 2. at i Socialdemokraterne, SF og Enhedslistens ændringsforslag, om at betalingsringen, også skal tage hensyn til skoledistrikter.

Det Radikale Venstre stillede forslag om, at tilføje Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til 5. at i Socialdemokraterne, SF og Enhedslistens ændringsforslag, så det nye forslag også fremlægges i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Der blev stemt om Socialdemokraterne, SF og Enhedslistens ændringsforslag med Venstres ændringsforslag til 2. at samt Det Radikale Venstres ændringsforslag til 5. at indarbejdet.

For stemte 5 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lotte Thiim Bertelsen (F), Hamid El Mousti (A), Anne Vang (A) og Johannes Nymark (A).

Imod stemte 5 udvalgsmedlemmer: Klaus Bondam (B), Winnie Berndtson (U), Winnie Larsen-Jensen (U), Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

Der var stemmelighed, hvorfor ændringsforslaget ikke blev tiltrådt.

Det Radikale Venstre stillede ændringsforslag om et nyt 3. beslutningspunkt til indstillingen, hvilket Winnie Berndtson (U) 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.

For stemte 2 udvalgsmedlemmer: Klaus Bondam (B) og Winnie Berndtson (U).

Imod stemte 8 udvalgsmedlemmer: Karin Storgaard (O), Lars Dueholm (V), Winnie Larsen-Jensen (U), Hamid El Mousti (A), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Lotte Thiim Bertelsen (F) og Morten Kabell (Ø).

Ændringsforslaget blev ikke tiltrådt.

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 2 udvalgsmedlemmer: Klaus Bondam (B) og Winnie Berndtson (U).

Imod stemte 3 udvalgsmedlemmer: Karin Storgaard (O), Lars Dueholm (V) og Winnie Larsen-Jensen (U).

5 udvalgsmedlemmer undlod at stemme: Hamid El Mousti (A), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Lotte Thiim Bertelsen (F) og Morten Kabell (Ø).

Indstillingen blev ikke anbefalet.

Hamid El Mousti (A), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Lotte Thiim Bertelsen (F) og Morten Kabell (Ø) tilkendegav, at de med initiativretten blive indbringe deres ændringsforslag til afgørelse i Borgerrepræsentationen.

Protokolbemærkning 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 Hamid El Mousti (A), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Lotte Thiim Bertelsen (F) og Morten Kabell (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 Ringbanen (centrale København)
- Mindre biltrafik samlet set i regionen
- Ingen øget trafik på kommunevejene i Hovedstadsområdet
- Ikke hindre mobilitet i Hovedstadsområdet
- Ringen skal være logisk, let genkendelig og retfærdig."

