

6. Kommissionsmøde

12. december 2012



Trængselskommissionen

Dagsorden

1. Velkomst
2. Afrapportering gruppe 7 – Steen Christiansen
3. Afrapportering gruppe 1 – Susanne Krawack
4. Afrapportering gruppe 2 – Niels Buus Kristensen
5. Afrapportering gruppe 3 – Erik Østergaard
6. Afrapportering gruppe 4 – Dorthe Nøhr Pedersen
7. Afrapportering gruppe 5 – Britta Gammelgaard
8. Afrapportering gruppe 6 – Per Homann Jespersen
9. Den videre proces – løsningskataloget
10. Eventuelt



Arbejdsgruppe 7

Organisering og sammenhæng
i den kollektive trafik



Trængselskommissionen

Væsentligste konklusioner

- Videre arbejde med Movias finansieringsmodel
- Videre uddybning af fælles kundeservice
- Videre uddybning af de foreslåede organisationsmodeller

Initiativer på kort sigt

- Yderligere analyser af finansieringsmodel for busdrift, organisationsmodeller og kundefokus
- De konkrete forslag til knudepunkter tilrettelægges efter TUS-konceptet
- Park and ride understøttes ved brug af dynamisk skiltning og lette skift

Der skal arbejdes videre med

- Analyser af organisering
- Ny finansieringsmodel for busdriften
- Fælles kundefokus
- Koncept for knudepunkter
- Koncept for park and ride



Arbejdsgruppe 1

Incitamentter til mere miljørigtige og mindre
trængselsskabende transportvaner



Trængselsskommissionen

Det væsentligste

- *At få volumen og forankring af ”mellemløberne”
samkørsel, delebiler, -cykler mv.*
- *At få et prissignal der lokker bilister til at anvende
alternativer til bilen, når det er muligt*
- *At få mobilitetsplanlægning forankret i kommuner
og virksomheder*



Hvad kan løses på 1-4 år?

- *Det kunne det i princippet alt sammen!*
- *Det skal imidlertid indgå i pakker med andre initiativer for alene løser det ikke problemet*
- *Forslagene kan i forskellige ”doser” bidrage til at styrke en samlet løsning*



Hvad er ikke belyst tilstrækkeligt?

Som en del af kommissionens videre arbejde bør vi se på:

- *Hvordan opnår vi et prissignal, der får pendleren til at vælge alternativ til bil så ofte som muligt?*
- *Hvilken organisation styrker bedst "mellemløberne" samkørsel, delebiler mv.?*
- *Analyser af pendlerdata*

Arbejdsgruppe 2:

Alternativ finansiering af projekter til reduktion af trængsel



Trængselskommissionen

Proven
u-effekt

Hensigtsmæssig adfærdsregulering

Negativ

Ca. nul

Mindre

Væsentlig

Stor

5a) Sænkning af
befordringsfradrag

1a) Developer-
bidrag

2a) Generelt forhøjet
P-pris

2d) Private P-pladser
med i 2c)

5c) Indkomstskat af
fri parkering

3b) Øgede takster i
kollektiv trafik

5d) Betaling for
okkuperet vejareal

3a) Bruger-
betaling

1b) Salg af offent-
lige aktiver

2b) Udvidede
P-zoner

Lille

5b) Øget ejendoms-
skat fra P-pladser

4b) Medfinansiering
fra private

2c) P-starttakst
i myldretid

4a) Offentligt Privat
Partnerskab

2e) Forhøjelse af
beboerlicens

Initiativer der kan gennemføres hurtigt

Initiativ	Hvad skal der til?
2c) Udvidelse af P-zoner	<ul style="list-style-type: none">• Ændring af det nuværende loft over kommunernes P-provenu• Lovændring, hvis private fællesveje skal omfattes (de kan også overtages)
2b) P-starttakst i myldretiden	<ul style="list-style-type: none">• Ændret programmering af P-automaterne
2e) Forhøjelse af beboer-licensen	<ul style="list-style-type: none">• Politisk vilje til at mindske de lokale borgeres forret til de kommunale P-pladser

Initiativer der kræver lidt grundigere forarbejde

Initiativ	Hvad skal der til?
1a) Developer-bidrag	<ul style="list-style-type: none">Muligvis lempelser af planlovgivningen hvis initiativet skal udbredes mere, herunder også ved mindre projekter
5d) Betaling for okkuperet vejareal	<ul style="list-style-type: none">Formentlig lovændring, hvis der skal være en betydelig provenueffekt (trængselsafgift)
3a) Brugerbetaling	<ul style="list-style-type: none">Et færdigt beslutningsgrundlag og en anlægslov



Initiativer der skal undersøges nærmere ...

Initiativ	Hvad skal der til?
2d) Private P-pladser med i 2c)	<ul style="list-style-type: none">• Politisk vilje• Juridisk kompliceret• Transaktionsomkostninger• Vanskelig at håndhæve
5c) Indkomstskat af fri parkering	<ul style="list-style-type: none">• Politisk vilje• Juridisk kompliceret• Belastning af byens virksomheder (administrativt og økonomisk)

Hvad skal der arbejdes videre med?

Generelt:

- Effektanalyser: Provenustørrelse og trængselseffekt
- Samfundsøkonomi og fordelingskonsekvenser

1a) Developerbidrag

- Identificere potentielle områder
- Undersøgelse af planloven og grundlovens §43

2d) P-starttakst i myldretiden for private P-pladser og 5c) Indkomstbeskatning af fri parkering

- Implementerbarhed!!

3a) Brugerbetaling

- Potentiale på konkrete vejstrækninger og sivetrafik

4a) Offentligt Privat Partnerskab

- Udbudsformer med henblik på test af bedre totaløkonomi

5d) Betaling for okkuperet vejareal

- Incitamentkorrekt tariff-struktur



Arbejdsgruppe 3

Bedre trafikafvikling på vejene



Trængselskommissionen

Arbejdsgruppens foreløbig gruppering af forslag i arbejdsgruppens rapport

Implementering	Kort sigt	Mellemlangt sigt	Langt sigt
Trafik			
Stor effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Optimering af signaler • Forlængelse af den statslige cykelpulje • Ændrede regler for ledningsarbejder i vejarealet • Kortlægning og udbedring af trængselspletter på det overordnede vejnet (f.eks. trængselspletten ved M3-Hillerød-motorvejen) • Hurtigere respons ved hændelser på statens vejnet 	<ul style="list-style-type: none"> • Etablering af strategisk cykelnet • Kørsel i nødspor på motorveje • Udvidelse af Køge Bugt-motorvejen • Udvidelse af Helsingørmotorvejen • Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen • Anlæg af ny broforbindelse ved Frederikssund • Hurtigere respons ved hændelser på det kommunale vejnet • Forlængelse af Hillerød-motorvejen til Hillerød og udvidelse af den sydlige del 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlæg af Havnetunnel • Forlængelse af Hillerød-motorvejen nord for Hillerød • Yderligere udvidelse af Helsingør-motorvejen • Udbygning af ringsystemet vest om København • Den fremtidige indretning af Køge Bugt Korridoren
Mellem effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Skærpet tilsyn med ulovlig parkering mv. • Bedre udnyttelse af kapaciteten på Motorring 3 • Prioritering af bløde trafikanter i tæt byrum • Kommunalt fokus på fremkommelighed på vejnettet (f.eks. indsnævring af vejene) • Fastlæggelse af busnet med høj fremkommelighed • Kortlægning vedr. samkørselsbaner 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre cykelinfrastruktur til stationer • Optimeret og eventuel underjordisk cykelparkering • Opgradering af vejen Næstved-Rønnede • Ændrede vejbestyrelsesforhold i hovedstadsområdet • Bedre flow i trafikken på ring 2 • Undersøgelse af, hvordan kapacitet på ring 3 opretholdes efter etablering af letbane • Motorvej til Kalundborg 	<ul style="list-style-type: none"> • Trængselsproblemer på centrale forbindelsesveje mellem de større sjællandske byer og motorvejsnettet
Lille effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Taxa-kørsel i busbaner • Sikre cykel/skoleveje med tidsbegrænset hastighedsnedsættelse 	<ul style="list-style-type: none"> • Rampedosseringsanlæg • Park&Bike-terminaler 	<ul style="list-style-type: none"> • Vendbare vognbaner

Eksempler på strategiske initiativer med stor effekt

- Etablering af et strategisk cykelnet
- Færdiggørelse af besluttede kapacitetsudvidelser på motorvejene
- Udbygning af ringsystemet vest om København
- Den fremtidige indretning af Køge Bugt Korridoren
- Videre analyser af mulighederne for etablering af en havnetunnel

Eksempler på initiativer der kan gennemføres hurtigt

- Kørsel i nødspor på motorvejene
- Optimering af signalanlæg
- Kortlægning og udbedring af trængselspletter på det overordnede vejnet (eksempelvis ved M3-Hillerødmotorvejen)
- Forlængelse af den statslige cykelpulje
- Kommunalt fokus på fremkommelighed på vejnettet (f.eks. indsnævring af vejene)



Initiativer der kræver mere viden

- Udbygning af ringsystemet vest om København
 - trafik, økonomi og natur
- Den fremtidige indretning af Køge Bugt Korridoren
 - udvidelse, nye anlæg, bedre udnyttelse
- Mulighederne for etablering af en havnetunnel
 - perspektiver for alternativ finansiering
- Bedre udnyttelse af kapaciteten på motorvejene (eksempelvis kørsel i nødspor)
 - fysiske muligheder, trafikalt potentiale, trafiksikkerhedsmæssige udfordringer
- Ændrede vejbestyrelsesforhold i hovedstadsområdet
 - fordele og ulemper ved forskellige modeller
- Hurtigere respons ved hændelser på vejnettet
 - trafikaleffekt, omkostninger til beredskab
- Trængselsproblemer på centrale forbindelsesveje mellem de større sjællandske byer og motorvejsnettet
 - kortlægning af omfang



Arbejdsgruppe 4

Forbedringer af den kollektive trafik



Trængselskommissionen

De væsentligste konklusioner

- Stationsnærhed i planlægningen
- Service mål omfattende fire dimensioner:
 1. Nærhed
 2. Rejsetid
 3. Hyppighed
 4. Kvalitet
- Behov for en prioriterings-, arbejdsdelings- og geografidiskussion
- Hypotese: Hvis andre virkemidler får effekt på biltrafikken, vil en forbedret kollektiv trafik være en forudsætning for at opretholde høj mobilitet . For transportarbejdet i den kollektive trafik er ca. 1:12 ift den individuelle vejtransport. Selv ret små overførsler af transportarbejde fra individuel transport vil stille krav til kapacitet i den kollektive trafik

Lavthængende frugter - de næste 1-4 år

- Busfremkommelighed og BRT
- Trafikinformation og signalstyring (ITS)
- Cykelopkobling til stationer mv.
- Terminaler med gode skifteforhold (knudepunkter)
- Stationer og busstoppesteder som indgang til kollektiv trafik
- Mindre jernbanetiltag: Vendespor, længere tog, nye togforbindelser, nye knudepunkter etc.
- Direkte pendlerbusser og flere S-busser

Hvad skal der arbejdes videre med?

- Hvordan får vi en smartere anvendelse af vejnettet og vejarealet? samlede pakker af løsninger – samarbejde på tværs
- Hvordan får vi vist værdien af kollektiv trafik på tværs af geografi? – eks. Hvorfor medvirker metroudbygning i centralkommunerne til at mindske trængsel i omegnskommunerne, og hvorfor medvirker bedre S-togsbetjening i fingrene til mindsket trængsel i centralkommunerne?
- Hvordan får vi etableret et samlet økonomisk perspektiv: Driftsoplæg og flere kunder i den kollektive trafik på den ene side og driftsøkonomi, afledte effekter og anlægsinvestering på den anden side.
- Hvordan kan vi økonomisk effektivt og hurtigt lave bedre miljøløsninger i den kollektive trafik (og bedre miljø pr transporteret passager)?
- Hvordan får vi god økonomi ind i forbedringer af den kollektive trafik – eller hvordan skal skidtet betales?



Arbejdsgruppe 5

Tiltag til reduktion af biltrafikkens miljøpåvirkning

” Arbejdsgruppen skal undersøge muligheden for at udvide og skærpe de eksisterende miljøzoner (...) samt afdække forskellige transportformers miljøbelastning (...) og endvidere kortlægge potentialerne ved alternative drivmidler.”



Trængselskommissionen

Arbejdsgruppen har set på følgende områder

- **Udvidelse og skærpelse af eksisterende miljøzoner**
 - Inkludere vare- og lastbiler, fleksible regler
- **Godsdistribution i byerne**
 - Effektivisere godtransporten, varelevering uden for myldretiden
- **Fremme brugen af miljøvenlige transportformer og mere energieffektive køretøjer**
 - Øget anvendelse af biogas, udbredelse af brint-, gas- og elbiler.
- **Mobilitet og attraktive byrum**
 - Hastighedsregulering, reduktion af parkeringspladser.



Arbejdsgruppen anbefaler følgende indenfor de behandlede hovedområder

Miljøzoner, der sikrer en yderligere forbedring af luftkvaliteten

- Vil have en positiv effekt på særligt luftkvaliteten. Kan indføres på kort sigt.

Distribution uden for myldretiden og bedre konsolidering af godset ind til byen

- Vil mindske trængslen, støj- og partikelforureningen og have en positiv effekt på trafiksikkerheden og bymiljøet såvel som luftkvaliteten og klimapåvirkningen. Kan indføres på (forholdsvis) kort sigt.

Tiltag, der giver bedre udnyttelse af eksisterende køretøjer samt forsøg til udbredelse af alternative drivmidler

- Vil have en gavnlig effekt på både støj, miljø- og luftforureningen. Kræver at der arbejdes fokuseret med området på kort sigt, men virker på lang sigt (lang sejt træk).

Bedre mobilitet og attraktive byrum gennem hastighedsnedsættelse og aktiv parkeringspolitik

- Vil have en positiv effekt på alle kommissionens transportpolitiske mål; heriblandt understøtte den kollektive trafik og have effekt på trængsel og miljøbelastning. Kan indføres på kort sigt.

Det videre arbejde

En række af anbefalingerne kan umiddelbart indføres, hvis der er politisk opbakning til det

- Eks. miljøzoner, hastighedsbegrænsninger, parkeringspolitik og forsøg med alternative drivmidler

En række andre skal forberedes nærmere ift. lokale forhold, hvilket bedst gøres af de konkrete beslutningstagere

- Eks. godsdistribution uden for myldretiden og bedre konsolidering af godstransporten ind til byerne



Arbejdsgruppe 6: Landsdækkende roadpricing

Afrapportering til Trængselskommissionen

12.12.2012

Per Homann Jespersen



Trængselskommissionen

Hovedkonklusioner

1. Roadpricing kan være et meget effektivt instrument til at begrænse trængsel
2. Teknologien er i udgangspunktet klar – men er endnu ikke afprøvet i fuld skala nogetsteds
3. Det er nødvendigt med en dialog med det politiske niveau med henblik på at afgrænse formål og omfang af et landsdækkende roadpricingsystem
4. Der udestår et omfattende arbejde med at afklare de udfordringer, muligheder og risici, der er forbundet med at indføre et landsdækkede roadpricingsystem.



Tidshorisont

Udgangspunktet: Der er ingen hyldevare, som kan tages i brug.

Et umiddelbart skøn kunne være:

1. fase: opridse et roadmap for den proces, som skal lede frem til et beslutningsgrundlag (en del af Trængselskommissionen strategi)
2. fase: forberedelse af beslutningsgrundlag (skøn: 2 år)
3. fase: forberedelse af roadpricingsystem inkl. udbud, test, lovgrundlag, etablering af anlæg: (skøn 3-5 år)
4. Idriftsættelse: tidligst om 5 -7år



Hvad kan Trængselskommissionen gøre?

- Dialog – konference/workshop
 - Hvad vil vi bruge roadpricing til – ud over trængsel?
 - Omlægning af bilbeskatning? Efter hvilke principper?
 - Provenu? Til infrastruktur? Også til megaprojekter?
- ‘Roadmap’ – en proces frem mod et beslutningsgrundlag skal bl.a. sikre at følgende forhold behandles i det videre arbejde:
 - Valg af takstmodel – udvikling af en letforståelig og retfærdig takstmodel
 - Håndtering af udenlandske biler – hvordan sikrer man betaling fra udenlandske biler?
 - Teknologiske og økonomiske risici – hvad er udfordringerne ved at være ‘first movers’ på markedet?
 - Juridiske aspekter – kontrol, retssikkerhed mm – hvordan sikrer man en sikker og retfærdig kontrol, der ikke er for dyr?
 - Samfunds- og velfærdsøkonomiske vurderinger – hvad sker der, når man flytter skatter og afgifter fra faste til variable omkostninger?



Tak for opmærksomheden



Trængselskommissionen

Den videre proces Løsningskataloget



Trængselskommissionen

Eventuelt



Trængselskommissionen