

Arbejdsgruppereferat/oplæg fra Per Krull seancen den 27. februar 2013

Trængselskommissionen

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Gruppe 1 - Ambitionsgruppe

www.trængselskommissionen.dk

Generelt vedr. ambitionsniveau

- Ambitionsniveauet for kommissionen skal være højt – det betyder dog ikke, at vi skal nå det lige nu og her, men for at nå målet i fremtiden skal nutidens løsninger tænkes ind i langsigtede ambitioner. Fremtiden skal sætte rammerne for nutiden.
- Hvis vi vedtager tiltag der ikke peger i den rigtige retning i forhold til de langsigtede mål, skal der være gode grunde til det.
- [x] pct. af trafikken skal foregå i den kollektive trafik – dette tal kan variere for forskellige geografiske områder.
- Servicemål for mobilitet i forskellige geografiske områder, eksempelvis rejsehastigheder på vejene eller andel af boliger der ligger stationsnært.

Trængsel

- Det er værd at overveje, om der er behov for så meget pendling i fremtiden som der er i dag.
- Mindre kø kørsel på vejene er ambitionen
- Behov for kortlægning af hvor meget vejtrafik der ikke kan overflyttes til kollektiv eller cyklisme

Miljø

- Miljøhensyn og trængselshensyn er til en vis grad modsatrettede i dag. Dette vil dog nok ikke være tilfældet på sigt.
- Selv hvis alle biler er elbiler, vil byrum stadig blive belastet af store trafikmængder
- General optimisme omkring at luftforurening fra bilisme vil blive løst ved hjælp af den nuværende "Euro-norm" tilgang.
- Vi skal sigte mod et fossilfrit samfund i 2050.
- Miljøzoner mv. kan hjælpe til med at bilparken bliver udskiftet hurtigere.
- Indkøbere af trafik (eksempelvis kommuner) kan stille krav til miljøegenskaber
- Der er for lidt fokus på støj



Gruppe 2 - Ambitionsgruppe

Generelt vedr. ambitionsniveau

- Ambitionsniveauet kan evt. lægge sig op ad ambitionsniveauet for betalingsringen, som denne kommission "afløser", dvs. en 20 pct. reduktion.
- Samlet stigning i mobilitet for både biler, kollektiv transport og cykler
- Vil vi eventuelt have større mobilitetsstigning for biler ift. kollektiv transport?
- Der skal være forskelle i ambitionsniveau i hovedstaden ift. resten af landet.

Trængsel

- Trængsel skal ikke begrænses ift. samfundsvelstand
- En stigning i mobilitet skal opleves, når den rejsende har brug for det.
- Det skal ikke koste ekstra penge at transportere sig i bil (øgede afgifter), men må det koste tid – for derved at opnå bedre konkurrenceforhold i forhold til den kollektive transport?
- Det skal afvejes, hvor investeringer betaler sig bedst.
- Trængsel er kun interessant pga. økonomiske tab.
- Jo mere man reducerer trængslen, jo mere trafik skaber man. Hvor er break-even-punktet?
- Vi kan ikke løse den gordiske knude, vi står i nu, hvis der ikke er økonomisk styring.

Miljø

- Arbejdet burde deles op på følgende måde ift. miljø/klima:
 - 1 – Klima, elbiler, drivmidler
 - 2 – Luftforurening
 - 3 – Støj, cykler, elbiler, boligudvikling
 - 4 – ulykker

Gruppe 3 - Overflytning

Generelt for overflytning

- Målet er at øge mobilitet og mindske trængsel
- Overflytning sker ved en øget sammenhæng i den kollektive trafik
Det skal være et attraktivt alternativ og være bekvemt – så vil økonomien være mindre vigtig for den enkelte
- Løsninger er forskellige ift. geografi inden for og uden for byen
- Kollektiv trafik er ikke altid den bedste løsning. De kollektive løsninger skal prioriteres, hvor mange personer overflyttes.



Løsninger

- Samkørselbaner
- Betaling for enebaner
- Mulighed for mere fleksid på arbejdspladsen
- Ændringer i skoler og institutioners åbningstider
- Fjerne de eksisterende afgifter og indføre afgifter efter belastning. Hvor f.eks. en cyklist betaler mindre end en bilist
- Afgifter afhængige af tidspunkt for transport.
- Videreudvikle og udbygge informationssystemerne
- Ændring af finansieringsmodellen – mere brugerfinansiering – til alle former for infrastrukturtiltag

Gruppe 4 – Omkostningseffektivitet og finansiering

Overordnet for. omkostningseffektivitet og finansiering:

- En faglighed økonomisk og trafikalt i beslutningerne kan skabe en forståelse for de valgte løsninger og kvalificere beslutningerne.
- Kommissionen skal skabe beslutningsstrukturer, som har indbyggede incitamenter til at øge faglige løsninger
- Projekterne skal have en selvfinansieringsgrad som giver god kvalitet for borgerne.
- Der er brug for en sammenhængende model for individuel transport og kollektiv transport og alle skal betjenes (den sociale dimension og det fordelingsmæssige hensyn skal huskes).

Løsning

Hvis forudsætningen er, at der ingen penge/tilskud er fra det offentlige og der ikke må ske stigninger i taksterne, hvordan findes finansiering så?

- Parkeringsbetaling og brugerbetaling. Brugerbetaling i den kollektive trafik kan dog udhule kundegrundlaget. Brugerbetaling på vejene kan udformes som roadpricing.
- Brugerfinansiering kan give nye midler til infrastrukturprojekter
- Brugerbetaling kan ændre trafikanternes adfærd og give en overflytning til kollektiv transport.
- Transparens. Hvis der skabes bedre samarbejde og især tydeligere samarbejde vil der skabes værdi. ved f.eks.
 - Værdi ved at kunne påvirke og bidrage til beslutninger, principper osv.
 - Værdi at kommuner inddrages langt tidligere i beslutningsprocesser og ser trafikinvesteringer i en sammenhæng med hele Hovedstadsregionen.



- "Vi" får beslutninger, som alle er en del af og derfor bliver glattere for.
- Det giver værdi, når vi investerer i gode trafikløsninger
- Det vil kunne rejse finansiering når denne transparensværdi kan påvises i denne sammenhæng.
- Evt. arbejdes med et tværgående myndighedsansvar hvor stat og kommune går sammen om en vej f.eks. Roskildevej. Det vil give de rigtige incitamenter for mere holdbare løsninger samt omkostningseffektivitet og stabilitet omkring beslutningerne.
- Prisdifferentiering for at opnå udfladning af myldretidsbelastning
- Mobility management

Gruppe 5 – Planlægning og finansiering

Generelt om planlægning og finansiering

- De to ting hænger sammen

Forslag til løsninger med fokus på planlægning og finansiering:

- Stationsnærhedsprincippet overholdes langt fra altid. Håndhævelse af stationsnærhed kan ske gennem en stærkere stat eller myndighed f.eks. i form af en skærpet planlov. Der kan være krav om stationsnærhed ved nybyggeri
- Der kan indføres differentieret ejendomsskat, således at beskatningen tilgodeser de, som bosætter sig eller arbejder stationsnært. Befordringsfradraget kan også justeres ift. hvilket transportmiddel, der vælges eller om man bor stationsnært.
- Parker og rejsanlæg tager plads fra stationsnærhed. Det kan være en god idé at vurdere, hvilke stationer som egner sig til parker og rejs, og hvilke som kan indgå i stationsnært byggeri. Kan der opstilles generelle principper for, hvornår hvilken løsning anbefales?
- Roadpricing
- Kollektivtrafik og byplanlægning tænkes tættere sammen
- Borgeren har svært ved at orientere sig ift. de forskellige trafikskaber og myndigheder. Der bør være ét samlet planorgan for kollektiv trafik, og gerne en fælles kommunikation og hjemmeside. Viden om "hovedstrømme" i trafikken skal bruges til at optimere den kollektive trafik.
- Behov for samlet vejmyndighed for det strategiske vejnet. Betaling for gener ved vejarbejde kan gøre, at det i højere grad gennemtænkes og koordineres. Der bør være en bedre koordinering mellem politikredse, hvor lovgivningen i dag håndhæves forskelligt.



- Flexibilitet i arbejde og åbningstider for institutioner m.m. kan mindske belastningen på myldretider. Fremme af hjemmearbejde kan også være en løsning.