

REFERAT



Dato 19. april 2013
J.nr. 2012-2131

Trængselskommissionen

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

www.trængselskommissionen.dk

Trængselskommissionen

11. møde

Onsdag den 17. april 2013

Sted: LO Hovedstaden, C F Richsvej 103

Afbud: Christel Friis-Mikkelsen, Flemming Stenild (suppleret af Susanne Palsig), Charlotte Fischer, Henrik Holmer, Vibeke Storm Rasmussen, Lise Bjørg Pedersen

Ad 1. Velkomst og gennemgang af dagsorden

Formændene for arbejdsgrupperne om Ringbyen, De store transportkorridorer og Tværgående tiltag gav en kort status for fremdriften. Der blev ikke givet status fra arbejdsgruppen om Indre bydele. Formænd i arbejdsgruppe 5 og 6 ville få ordet under pkt. 4 og pkt. 5.

Der fandt en kort drøftelse sted omkring 1. maj som dato for afrapportering fra arbejdsgrupperne.

Der var på den ene side ønske om at fastholde datoen. På den anden side ville de igangsatte analyser i bl.a. arbejdsgruppen om Ringbyen først foreligge omkring 1. maj, hvorfor denne arbejdsgruppe ville få behov for ekstra tid. Kommissionens formand konkluderede, at afrapportering fra arbejdsgrupperne frem til 7. maj kunne accepteres.

Ad 2. Oplæg ved Sven Koefoed-Hansen – byplanlægning

Vicedirektør i Naturstyrelsen, Sven Koefoed-Hansen, holdt indlæg om byplanlægning – og transport. Sven Koefoed-Hansens præsentation er udsendt til kommissionen.

Naturstyrelsen forventer, at tendensen til øget urbanisering vil fortsætte. I fremtiden vil op mod 90 pct. af danskerne bo i byer. I dag er andelen 80 pct. Det vil indebære problemer med at holde fast i bymæssige funktioner i en



række mindre byer, og det ville rejse nogle problemstillinger om ressourcer for de store byer, hvor befolkningen koncentrerer sig.

Byplanlæggerne har mistet troen på, at den perfekte by kan planlægges. Byplanlægning kan sætte rammer, men det er generelt et svagt styringsinstrument. Staten har gennem fingerplanen større indflydelse på byplanlægning i hovedstaden, end det er tilfældet i den øvrige del af landet. Det er dog også i hovedstaden kommunernes rolle at udfylde rammerne, hvorfor statens rolle ikke skal ses som et egentlig planniveau over kommunerne.

Der forventes i nærmeste fremtid en opdatering af fingerplanen for hovedstaden (Fingerplan 2013). Sven Koefoed-Hansen forventede ikke at opdateringen ville føre til markante ændringer med betydning for de områder, der indgår i Trængselskommissionens arbejde.

Der blev efterfølgende stillet en række spørgsmål fra kommissionens medlemmer til Sven Koefoed-Hansen.

Han svarede:

- At statens virkemidler vedr. parkering er meget begrænsede.
- At park-and-ride indgår ikke som tema i den kommende fingerplan, ligesom der ikke vil indgå trafikknudepunkter uden stationsnærhed.
- At busstationer ikke bliver opfattet som stationer på linje med s-togsstationer, metrostationer og stoppesteder for letbanen i Ring 3. Det samme ville gælde for stationer ved BRT buskoncepter. Han kunne dog ikke udelukke, at der kunne åbnes for dette i fremtiden, hvis det dokumenteres, at BRT-løsningen opleves at have kvalitet på niveau med anden skinnebåren trafik.

Kommissionen drøftede på den baggrund udfordringer og muligheder for BRT-løsninger. Kommissionens formand opfordrede til, at Dorthe Nøhr sikrer, at Naturstyrelsen bliver nærmere informeret om konceptet.

Endelig svarede Sven Koefoed-Hansen, at fingerplanen behandler trængsel på den måde, at der arbejdes i retning af fortætning og stationsnærhed, hvorved afstande mellem bolig og arbejde bliver mindre og biltrafikken bliver reduceret. Naturstyrelsen vil se frem til at høre kommissionens betragtninger om, hvordan der bedre kan tage højde for trængselsudfordringer i forbindelse med planlægning.



Ad 3. Oplæg ved Per Homann Jespersen – formand for Roadpricinggruppen

Formand for arbejdsgruppen om national road pricing, Per Homann Jespersen, gav en status for arbejdsgruppens aktiviteter. Den anvendte præsentationen er sendt til kommissionen.

Der udarbejdes en grundmodel, som kommissionen kan vælge at lade indgå i scenariearbejdet. Sideløbende vil arbejdsgruppen arbejde med flere (3-4) modeller, der udspænder det politiske beslutningsrum.

Under præsentationen blev der særligt stillet spørgsmål ved begrebet provenuneutralitet. Det blev forklaret, at der ville blive arbejdet med en omlægning, hvor hele registreringsafgiften og ejerafgifter ville blive omlagt til henholdsvis en grundtakst, et byelement og et permanent trængselselement i tæt by. Provenuet herfra afspejler de eksisterende bilafgifter og skal sigte efter at være provenuneutralt. Hertil tænkes at være et såkaldt "peak"-trængselselement. Det er herfra, at de administrative omkostninger skal dækkes. Det vil i sagens natur ikke være provenuneutralt. Der kan på nuværende tidspunkt ikke forventes noget yderligere provenu herfra til brug for investeringer i infrastruktur.

Kommissionens formand pointerede, at det er vigtigt, at arbejdsgruppen bliver konkret omkring, hvad den anbefaler som næste skridt i forhold til en eventuel beslutning om at indføre national road pricing. Hertil redegjorde arbejdsgruppen kort for, at man indtil videre anså et storskalaforsøg med roadpricing som et næste skridt.

Ad 4. Workshop

Formand for arbejdsgruppen om scenarier og mobilitet, Karl Vogt-Nielsen, gav et kort oplæg til gruppernes videre udvikling af to yder-scenarier.

De to scenarier vil danne baggrund for modelberegninger, der vil illustrere effekten på bl.a. trængsel i 2018, 2025 og 2040 i de to scenarier. Resultatet af modelberegningerne vil blive drøftet ved det næste møde i kommissionen.

Formanden pointerede, at det er nyttigt at få belyst yderpunkterne i debatten ved hjælp af de to scenarier, men at kommissionen frem mod næste møde skal begynde at overveje en hvordan en samlet strategi og et samlet scenarie kan udformes.