

Kommission for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet

NOTAT

Dato 20. juni 2012
J. nr. 2012-732

Forslag til temaer og arbejdsgrupper

I forbindelse med trængselskommissionens arbejde forslås arbejdet opdelt i en række forskellige temaer. Tanken er, at der under hvert tema kan nedsættes 1-2 arbejdsgrupper, som kan behandle specifikke temaer, som på forhånd er bestemt af trængselskommissionen.

Hovedformålet med arbejdsgrupperne er at få udarbejdet løsningsforslag til reduktion af og trængsel og forurening, som kan indgå i det samlede løsningskatalog, der skal præsenteres for regeringen januar 2013.

Der foreslås etableret i alt 5-7 forskellige arbejdsgrupper.

Notatet beskriver kort forslag til opdeling i relevante temaer samt giver forslag til arbejdsgrupper. På trængselskommissionens første møde skal medlemmerne bl.a. drøfte arbejdsformen og det er op til kommissionens medlemmer at definere den endelige opdeling i arbejdsgrupper. Som udgangspunkt er dette notat således et forslag til en opdeling.

Organisering af arbejdsgrupperne

3-4 medlemmer af trængselskommissionen. Herudover kan arbejdsgruppen bestå af eksterne specialister eller eksperter. Arbejdsgruppen definerer selv, hvor mange og hvem der kan indgå i gruppen.

Der udpeges en gruppeansvarlig for hver arbejdsgruppe, som skal være fra kommissionen.

Hver arbejdsgruppe tildeles en sekretær fra trængselskommissionens sekretariat. Sekretæren er ansvarlig for indkaldelse og afholdelse af møder.

Arbejdsform

Arbejdsgrupperne giver mulighed for at dykke ned i et specifikt område og afdekke fordele og ulemper ved forskellige løsningsforslag for reduktion af trængsel og forurening. Arbejdsgrupperne definerer selv deres aktiviteter.

Arbejdsgrupperne har mulighed for at afholde arrangementer, studieture og andet.

Som udgangspunkt er arbejdsgrupperne ansvarlige for at informere de øvrige medlemmer i trængselskommissionen om deres arbejde. En model kan være at arbejdsgrupperne løbende præsenterer arbejdet og løsningsmodellerne på kommissionens møder.

Løsningsforslag og initiativer fra arbejdsgrupperne forelægges og drøftes i hele kommissionen, og det er således den samlede kommission, der vælger og prioriterer forslagene fra arbejdsgrupperne.

Produkt

Slutproduktet af arbejdsgruppernes arbejde vil være en række løsningsforslag, med en vurdering af deres fordele og ulemper, herunder den konkrete betydning af trafikudviklingen og luftforurening og eventuelle økonomiske konsekvenser for staten, borgerne eller erhvervslivet. Forslagene kan indgå i det samlede løsningskatalog, der skal præsenteres for regeringen januar 2013.

På de kommende sider præsenteres forslag til følgende temaer:

- Tema 1: Incitamenter til mere miljørigtige transportvaner
- Tema 2: Roadpricing og alternativ finansiering af projekter til reduktion af trængsel
- Tema 3: Bedre trafikafvikling på vejene
- Tema 4: Bedre kollektiv trafikbetjening
- Tema 5: Tiltag til reduktion af biltrafikkens miljøpåvirkning

Tema 1: Incitamenter til mere miljørigtige transportvaner

(...) kommissionen (skal) vurdere mulighederne for at skabe øget incitament til at anvende samkørsel, delebiler og biler m.m. med lavere miljøbelastning ved f.eks. at øge disses fremkommelighed, prioritere p-pladser eller lignende i hovedstaden.

For at mindske trængslen og styrke anvendelsen af mere miljøvenlige transportformer undersøges det, hvordan trafikanters adfærd kan ændres gennem forskellige incitamentsstrukturer. For at sikre de mest effektive initiativer til at bekæmpe trængslen i hovedstadsområdet er det nødvendigt med en analyse af, hvad der faktisk kan give mere miljørigtige transportvaner.

Hvad skal der til for at få flere bilister til at anvende kollektiv trafik, hvad skal der til for at fremme samkørsel og delebiler, hvordan fremmes anvendelsen af biler med lav miljøbelastning, og kan der skabes øgede incitamenter til at rejse udenfor myldretiden. Derudover bør betydningen af flere cyklister undersøges nærmere.

Ud over at komme med forslag til initiativer skal arbejdsgruppen endvidere vurdere de enkelte virkemidlers effekt i forhold til trængsel og mobilitet.

Arbejdet kan inddrage en bred vifte af forslag til initiativer, som ikke kun omhandler økonomiske incitamenter, men også f.eks. bedre muligheder for hjemmearbejde, bedre vilkår for arbejde i kollektiv trafik mv.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Tiltag der kan øge incitamenterne til at anvende kollektiv trafik og cykel
- Tiltag der kan øge incitamenterne til samkørsel og delebil
- Tiltag der kan fremme anvendelsen af biler med lav miljøbelastning
- Tiltag der kan øge incitamentet til at rejse uden for myldretiden
- Vurdering af virkemidlers effekt i forhold til trængsel og mobilitet

Tema 2: Roadpricing og alternativ finansiering af projekter til reduktion af trængsel

Kommissionen skal (...) belyse mulighederne for roadpricing på landsplan samt komme med forslag til finansiering af initiativer til at mindske trængsel, luftforurening og løfte den kollektive trafik yderligere. (...) Forslagernes omkostningseffektivitet i forhold til at reducere såvel trængsel som negative miljø- og sundhedseffekter skal indgå i vurderingen. (...) Kommissionens arbejde skal ikke omfatte en trængselsring for hovedstadsområdet

Visse tiltag kan både bidrage til finansiering af trængselsinitiativer, og i sig selv regulere trafikanternes adfærd og dermed trængslen.

Kommissionen skal bl.a. se på muligheden for at indføre roadpricing på landsplan. Det skal bl.a. ske ved at inddrage udenlandske overvejelser om roadpricing. Arbejdet skal bl.a. beskrive teknologi, afgiftsmæssige løsninger, indtægter, effekt på trængsel mv. Det skal endvidere undersøges, hvordan borgernes anonymitet fastholdes, når de rejser. Arbejdet med roadpricing på landsplan kan overvejes etableres som en selvstændig arbejdsgruppe.

Kommissionen skal derudover se på fordele og ulemper ved anvendelsen af p-afgifter til regulering af trafikken i hovedstadsområdet. P-afgifter er både med til at regulere biltrafikken, og kan bidrage til finansiering af øvrige trængselsinitiativer. Kommissionen skal undersøge, hvorvidt p-afgifter bør bruges mere aktivt til at regulere trængslen, og hvordan indtægterne i højere grad kan anvendes til bekæmpelse af trængsel og miljøpåvirkninger i hovedstadsområdet. I den sammenhæng skal der ses på den nuværende organisering af p-afgifterne og mulighederne for evt. at omorganisere disse.

Endelig skal kommissionen se på, om udvidede miljøafgifter på biler kan bidrage til at finansiere trængselstiltag.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Muligheder og begrænsninger ved anvendelse af road-pricing (evt. selvstændig arbejdsgruppe)
- Fordele og ulemper ved at anvende p-afgifter som finansiering
- Muligheden for mere differentierede p-afgifter hen over døgnet
- Fremtidige organisatoriske modeller for organisering af p-afgifter
- Finansiering fra miljøzoner og -afgifter

Tema 3: Bedre trafikafvikling på vejene

Kommissionen skal endvidere vurdere perspektiverne i tiltag, som kan forbedre trafikafviklingen i hovedstadsområdet helt grundlæggende, herunder fx ved øgede incitamenter til at benytte den kollektive trafik gennem ændrede parkeringsvilkår, grøn differentiering af parkeringsafgifter samt brug af intelligente trafiksystemer og bedre samordning af vejarbejder. (...) Også mulighederne på vejområdet skal vurderes, herunder vedrørende park and ride-anlæg, ringvejsforbindelserne og de store indfaldsveje.

Kommissionen skal opstille og vurdere tiltag, som kan forbedre trafikafviklingen i hovedstadsområdet helt grundlæggende. Mens arbejdsgruppe 1 ser på, hvordan incitamenterne kan ændres, skal arbejdsgruppe 3 komme med konkrete forslag til udformningen af tiltag, der kan sikre en bedre trafikafvikling på vejene.

Arbejdsgruppen kan bl.a. se på muligheden for anvendelse af ITS (intelligente transport systemer), som kan sikre en bedre trafikafvikling og bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Dette inkluderer indsamling af erfaringer med effekterne af ITS fra udlandet.

Arbejdsgruppen kan endvidere se på samordning af vejarbejder samt andre arbejder, der påvirker trafikken, så de planlægges bedre med henblik på at skabe mindst mulige problemer for trafikafviklingen.

Endelig kan arbejdsgruppen se på, hvordan der sikres bedre forhold for cyklister i hovedstadsområdet, så det bliver mere attraktivt at cykle. Det kan være i form af allerede kendte og anvendte tiltag som cykelsuperstier og grønne bølger, men også andre tiltag kan inddrages.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Bedre afvikling af vejtrafikken gennem brug af ITS
- Kortlægning af erfaringer med ITS-effekter
- Optimering af signalregulering
- Planlægning vejarbejde mv.
- Bedre forhold for cyklister (evt. undergruppe)

Tema 4: Bedre kollektiv trafikbetjening

Kommissionen skal bl.a. vurdere perspektiverne i en bedre banebetjening af hovedstadsområdet, herunder fx letbaner, udbygning af metroen, udvikling af S-banen, busbetjeningen samt betjeningen af pendlertrafikken. (...) Endvidere undersøges mulighederne for bedre kombinationsmuligheder mellem de grønne transportformer (kollektiv trafik, cykler og gang) samt bedre rammer for cyklister, fx i form af cykelsuperstier m.v.

Kommissionen skal bl.a. vurdere perspektiverne i en bedre banebetjening af hovedstadsområdet. Arbejdsgruppen kan bl.a. komme med konkrete forslag til, hvordan der kan sikres et bedre kollektivt alternativ til biltrafikken herunder trafikplanlægning, der i højere grad fokuserer kundernes behov.

Arbejdsgruppen kan endvidere se på mulighederne for bedre bustrafik og banebetjening af de områder, der ikke i dag er banebetjent, f.eks. med letbaner og udbygning af metroen. Samtidig skal der ses på om S-togstrafikken kan gøres mere attraktiv f.eks. med S-tog til Roskilde og Helsingør og etableringen af flere knudepunkter, som f.eks. Ny Ellebjerg.

Endelig skal arbejdsgruppen komme med bud på, hvordan der kan sikres bedre kombinationsmuligheder mellem transportformer (cykel med tog og bus, park-and-ride, kombinerede rejseplaner mv.).

Arbejdet kan med fordel opdeles i mindre undergrupper.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Potentialer for at øge attraktiviteten i det nuværende kollektive transport på kort sigt
- Strategisk udbygninger af banenettet på langt sigt
- Banebetjening af ikke banebetjente områder
- Mere attraktiv S-togsdrift
- S-tog til Roskilde og Helsingør
- Flere trafikknudepunkter
- Trafikplanlægning efter kundernes behov
- Bedre kombinationsmuligheder mellem de forskellige transportformer (cykel med tog og bus, park-and-ride, kombinerede rejseplaner mv.)

Tema 5: Tiltag til reduktion af biltrafikkens miljøpåvirkning

Kommissionen skal undersøge mulighederne for hurtigt virkende indgreb, der begrænser trængslen og forbedrer miljøet, herunder udvidelse og skærpelse af miljøzoner og skrappe krav for at opnå miljøgodkendelse af lastbiler.

Kommissionen skal undersøge mulighederne for hurtigtvirkende indgreb, der begrænser trængslen, og forbedrer miljøet i hovedstadsområdet.

Arbejdsgruppen skal bl.a. undersøge muligheden for at udvide og skærpe de nuværende miljøzoner samt at indføre skrappe krav for at opnå miljøgodkendelse af lastbiler. Det skal samtidig vurderes om persontrafikken bør inkluderes i miljøzonerne, som det er tilfældet i andre europæiske storbyer.

Arbejdsgruppen skal endvidere vurdere, hvorledes differentiering af parkeringsafgifter kan anvendes til at fremme grønnere transport.

Endelig kan arbejdsgruppen se på hvorledes initiativer til at fremme gods på jernbanen kan bidrage til at mindske trængslen og miljøpåvirkningen fra lastbiler i hovedstadsområdet. Dette er især relevant i forhold til det forventede trafikspring i forbindelse med åbningen af Femern-bælt forbindelsen.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Effekt af miljøzoner for biltransport (forurening, mobilitet, trængsel)
- Fordele og ulemper ved restriktioner på færdsel i indre by
- Fordele og ulemper med bilfri zoner
- Effekt af flere miljøzoner for godstransport
- Internationale erfaringer med miljø-zoner
- Jernbanegods som aflastning af vejene