

25. AUGUST 2026



Lidt om **RAMMERNE** for vejafgifter

Hjalmar Christiansen,

Arbejdsgruppen for omstilling til bæredygtig mobilitet, IDA



Det bedste valg for dig, som arbejder med IT,
naturvidenskab eller som ingeniør.

Hvorfor vejafgifter .. ?

Økonomisk formål ?

- Penge i statskassen ?
- Balancere eksterne omkostninger ?

Trafikalt formål ?

- Reduktion i træængsel ?
- Klimaeffekt ?
- Bedre udnyttelse af infrastrukturen ?

Tilgangen fra Arbejdsgruppen for Bæredygtig Mobilitet

Klimaet er topprioritet

- Generel IDA holdning

Nøglen er bedre udnyttelse af infrastrukturen

- Kan give
 - Klimaeffekt
- OG
 - Mindre trængsel
- Og mere til ...

Strategien

MERE cykeltrafik, især på korte afstande

- Gerne på bekostning af kollektiv trafik

MERE kollektiv trafik, især regionalt

- Kun på steder, hvor kollektiv trafik giver mening
- I/til/fra/mellem byer

MINDRE biltrafik på steder med stor efterspørgsel

- Dvs. på steder, hvor kollektiv trafik giver mening
- Netop der, hvor trængslen er !

UÆNDRET på landet og i de små byer

- Hvis muligt: cykel på korte afstande
- Bilen fortsat standardløsning – ingen bedre forslag

I forhold til vejafgifter ...

ØNSKE: At fastholde høj mobilitet

Det betyder at vejafgifter skal målrettes:

- Korte ture (cyklens potentiale)
- Tider/steder, som hensigtsmæssigt kan betjenes med kollektiv trafik
 - HINT: Stor efterspørgsel = meget trafik = potentiel trængsel

Og IKKE:

- Steder, hvor der ikke kan peges på et alternativ

Vi har altså 2 tanker

Vejafgifter skal målrettes efter hvor kollektiv trafik er/kan være et relevant alternativ

Kollektiv trafik skal udvikles til at være et relevant alternativ på steder/tider med stor trafik

HUSK at det handler om hele rejsen ...
Fra A til B ... videre til C ... og hjem igen

De 2 forslag for den kollektive trafik

Takstreform

Prisforhøjelse:
29 kr i landsdel
200 kr mellem landsdele

Køreplansreform

Forenklede, stive køreplaner
Regionaltoget i ½ timedrift

Som tilsammen giver en mærkbart flere regionale passagerer
.. men som også giver færre lokale passagerer

Og det har vi så regnet på



Det bedste valg for dig, som arbejder med IT,
naturvidenskab eller som ingeniør.

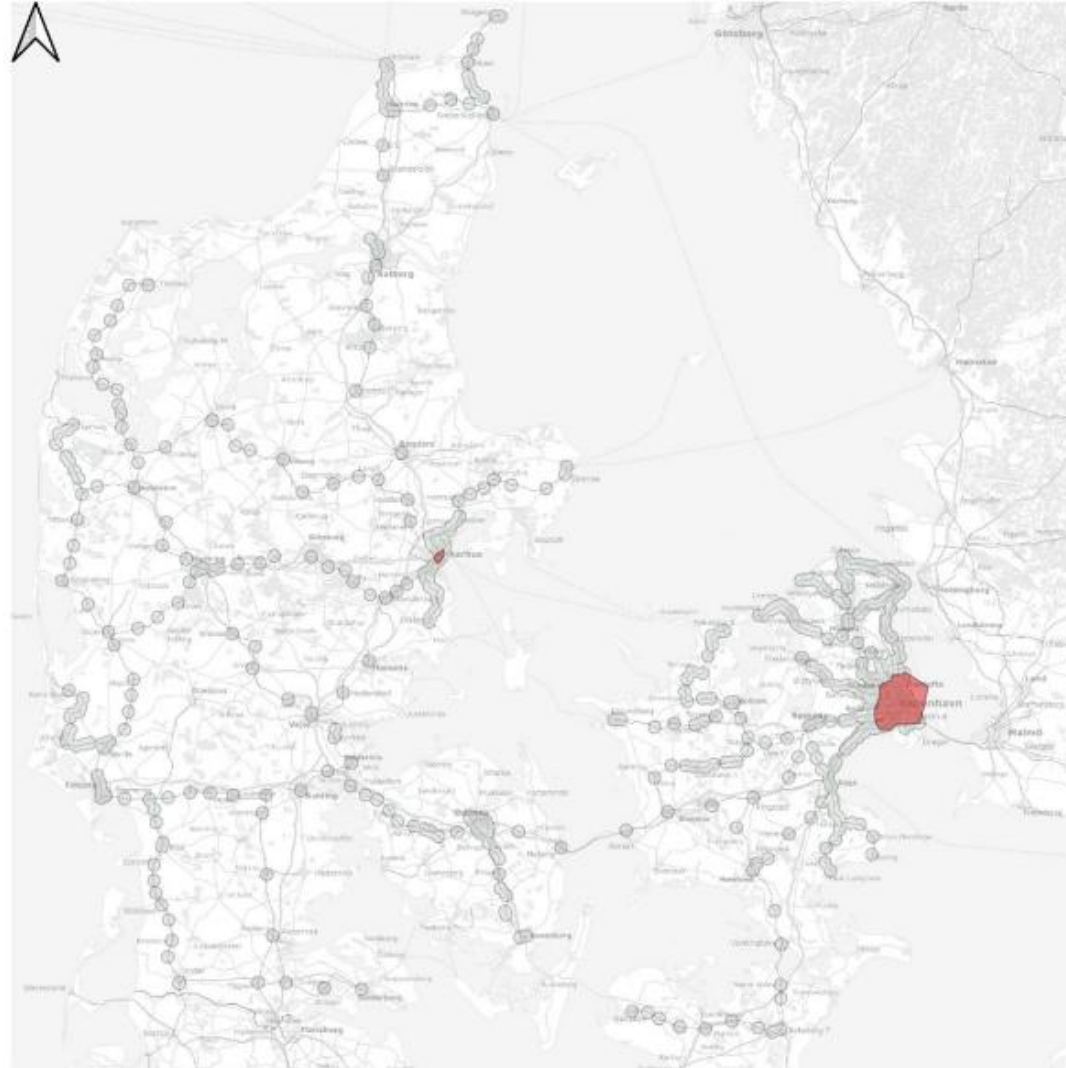
Det er gennemført 4 beregninger

Alle med Rambøll i GMM med modelår 2030

0:	1:	2:	3:
Basis	<u>Takst</u> reform	Takst+ <u>køreplan</u> sreform	Takst + køreplan + <u>roadpricing</u>
• "Besluttete og finansierede projekter"	• 3 zoner: • øst, vest og Bornholm • 29 kr for 1 zone • 200 kr for "alle zoner" • dvs. reelt = Storebælt	• "Alle" baner mindst 30-minuttersdrift med standsende regionaltoget • "Oprydning" i lyntog	• 3 zoner: • Storby 2,50 kr/km • København i/f M3 • Århus i/f Ringgaden • Stationszone • 1,50 kr/km kl 05-21 • 0,50 kr/km kl 21-05 • 2km radius • Resten 0,50 kr/km • Alt der ikke er ved station eller Århus/København

Zoner i Road Pricing forslaget

Storbyzone, stationszone, landzone



Signaturforklaring

- Storbyzoner
- Stationsoplande

3 tanker om stationszonerne

Det kollektive tilbud?

- At bilisterne har et relevant alternativ
- Reducere bilist modstand?
- Optimere virkningen?

Proxy for trængsel?

- Stationszonerne er tæt på at være området med trængsel
- Hænger sammen med at stationer (heldigvis) ligger på steder med stor tæthed

Proxy for externaliteter?

- Stationer ligger (heldigvis) oftest på steder med stor befolkningstæthed

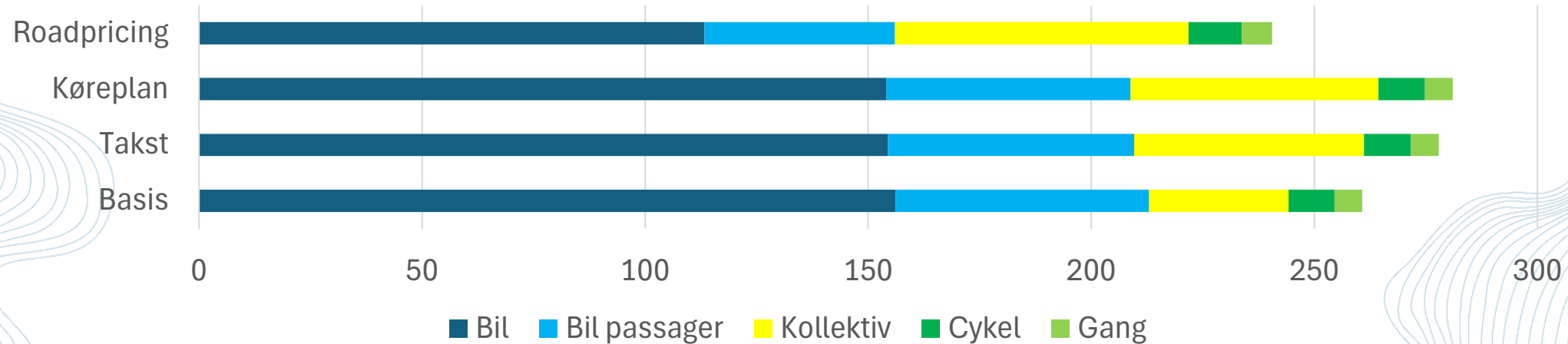
Resultater



Det bedste valg for dig, som arbejder med IT,
naturvidenskab eller som ingeniør.

Samlede personkilometer

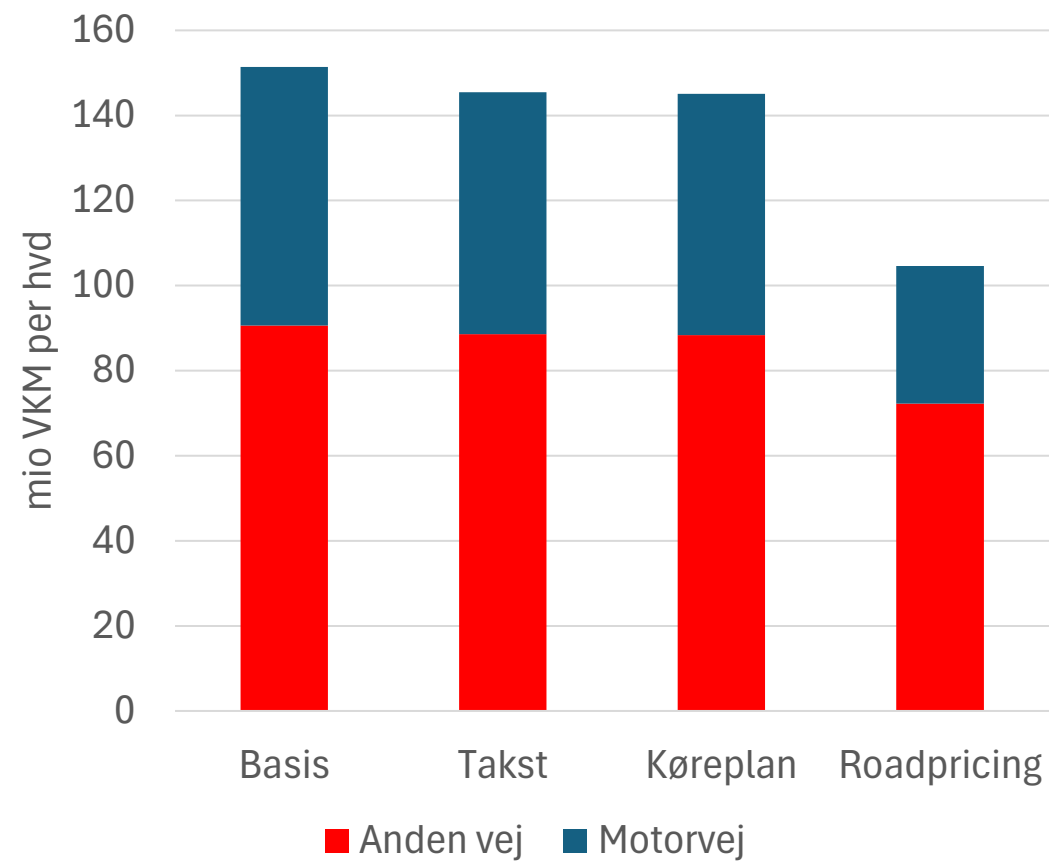
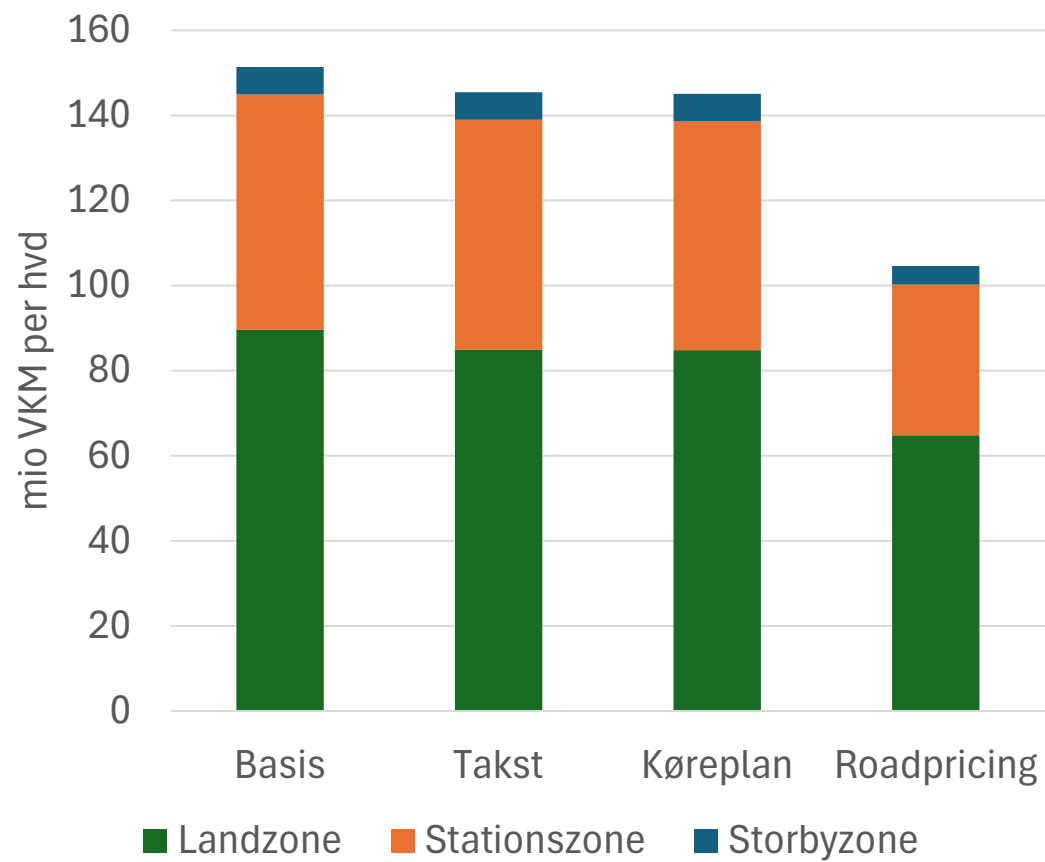
mio pkm per hverdag (inkl zoneintern)



Transportmiddel	Basis (0)	+Takst (1)			+Køreplan(2)		+Roadpricing(3)	
Bil	156.2	154.4	98.9%	154.1	98.6%	113.3	72.5%	
Bil passager	56.7	55.2	97.3%	54.8	96.5%	42.7	75.3%	
Kollektiv	31.3	51.5	164.6%	55.6	177.4%	65.8	210.1%	
Cykel	10.3	10.5	101.6%	10.4	100.9%	12.0	115.8%	
Gang	6.2	6.3	100.8%	6.2	100.5%	6.8	109.2%	
Total	260.7	277.9	106.6%	281.0	107.8%	240.5	92.2%	

Effekt på biltrafikken

mio bilkm per hverdag, excl zoneintern



Transportmiddelfordeling 0-14 km

PersonKM fordelt på transportmiddel
Korte rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

ca. 80% af turene

ca. 25% af
transportens
klimabelastning



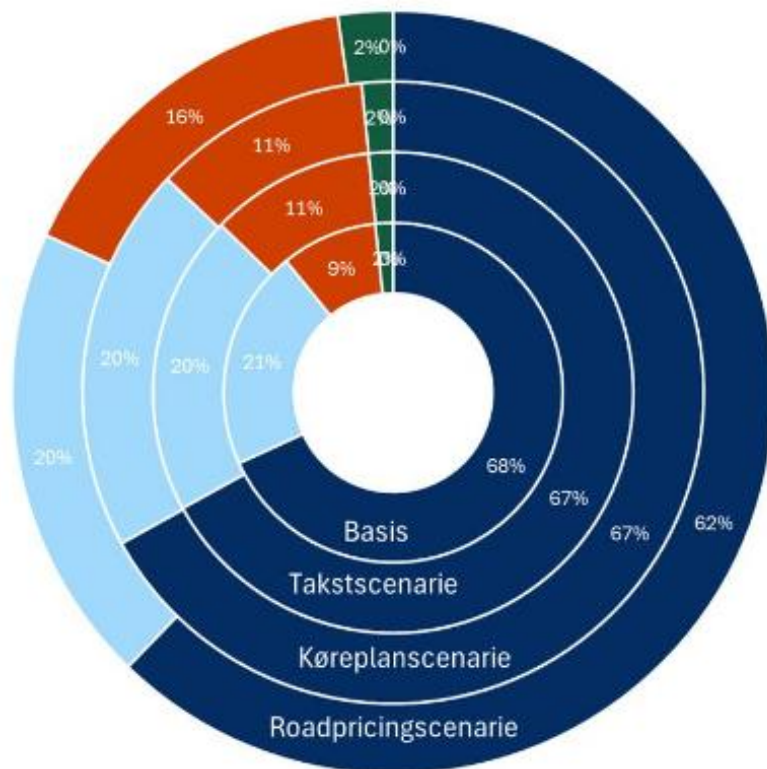
Ture fordelt på transportmiddel
Korte rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

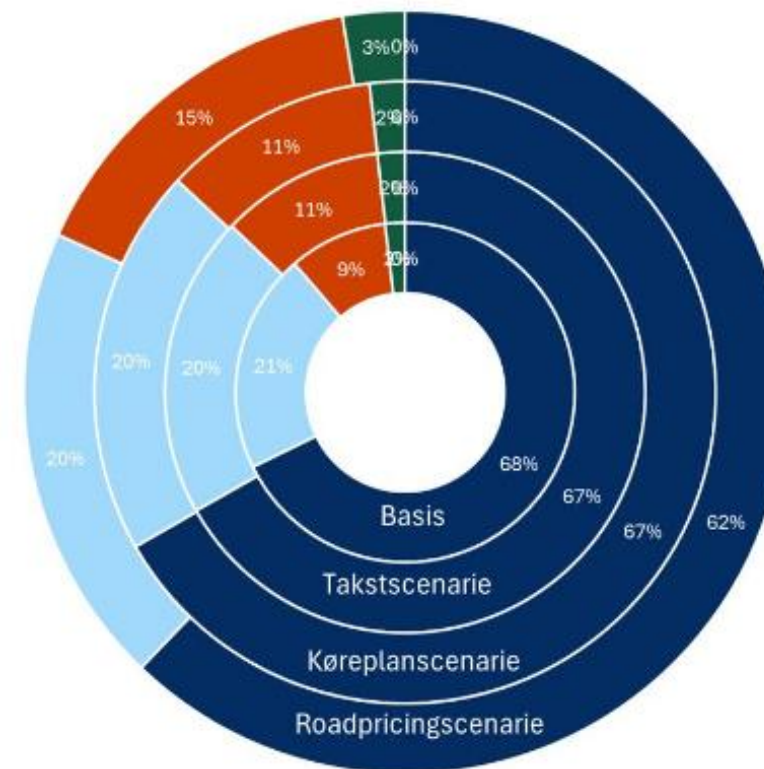
Transportmiddelfordeling 14-32 km

PersonKM fordelt på transportmiddel
Mellemlange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

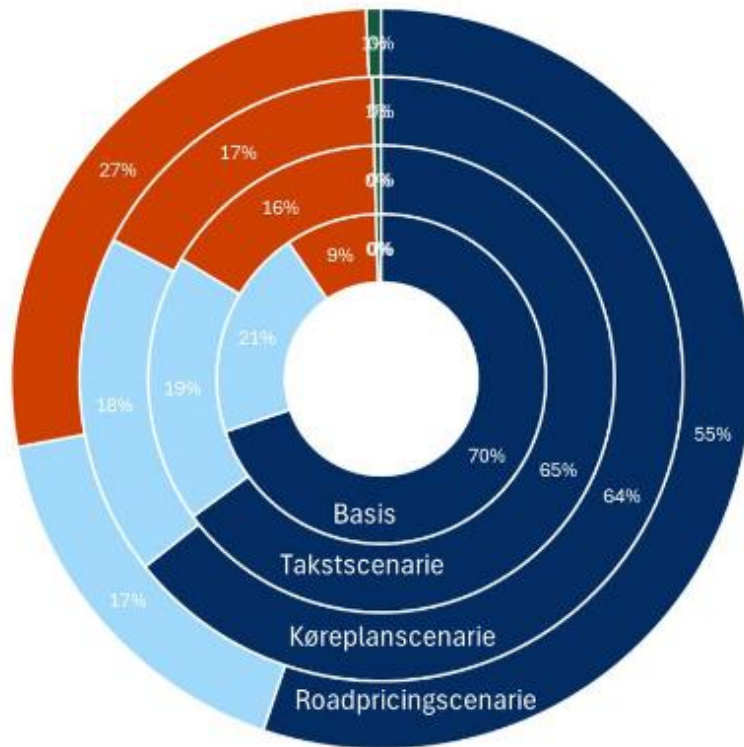
Ture fordelt på transportmiddel
Mellemlange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

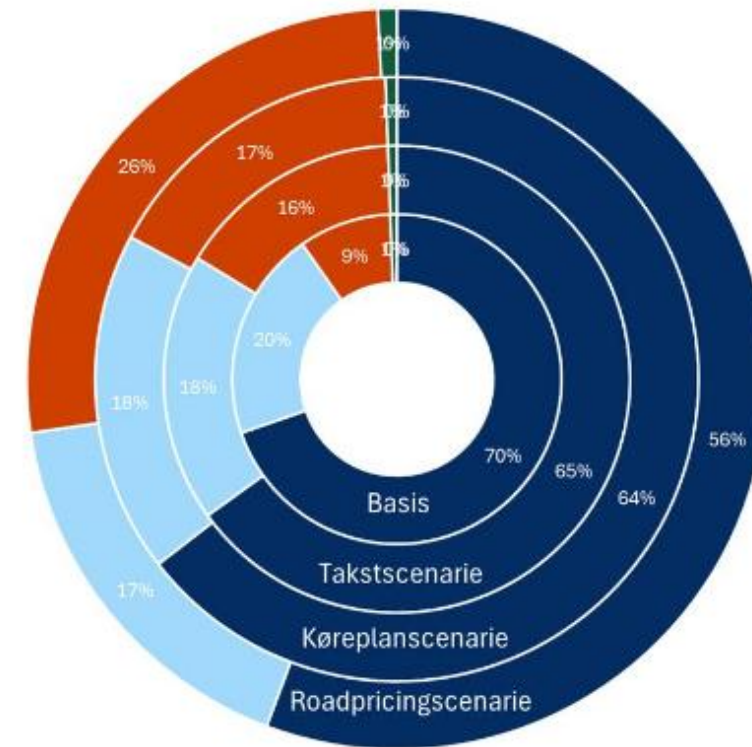
Transportmiddelfordeling 32-72 km (som ikke krydser Storebælt eller Øresund)

PersonKM fordelt på transportmiddel
Lange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

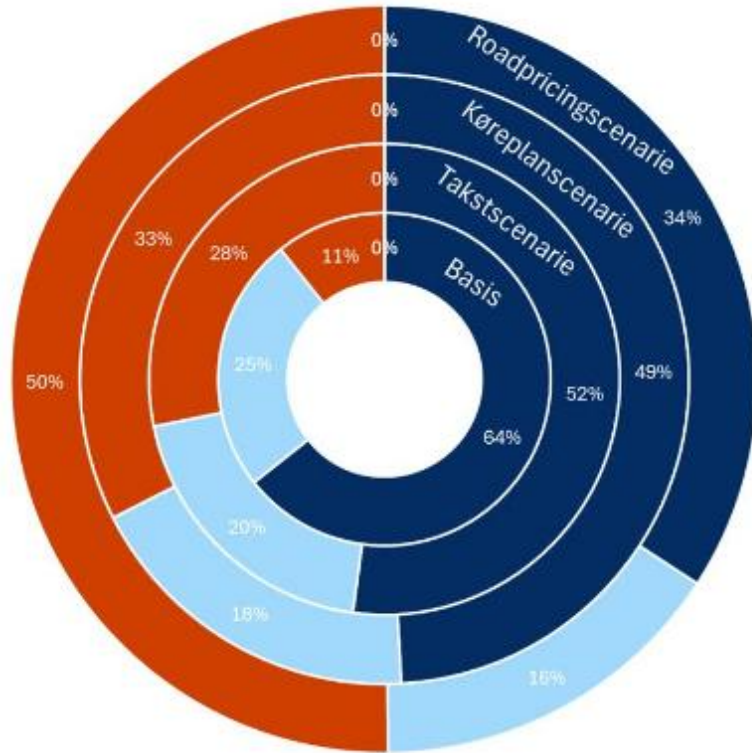
Ture fordelt på transportmiddel
Lange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

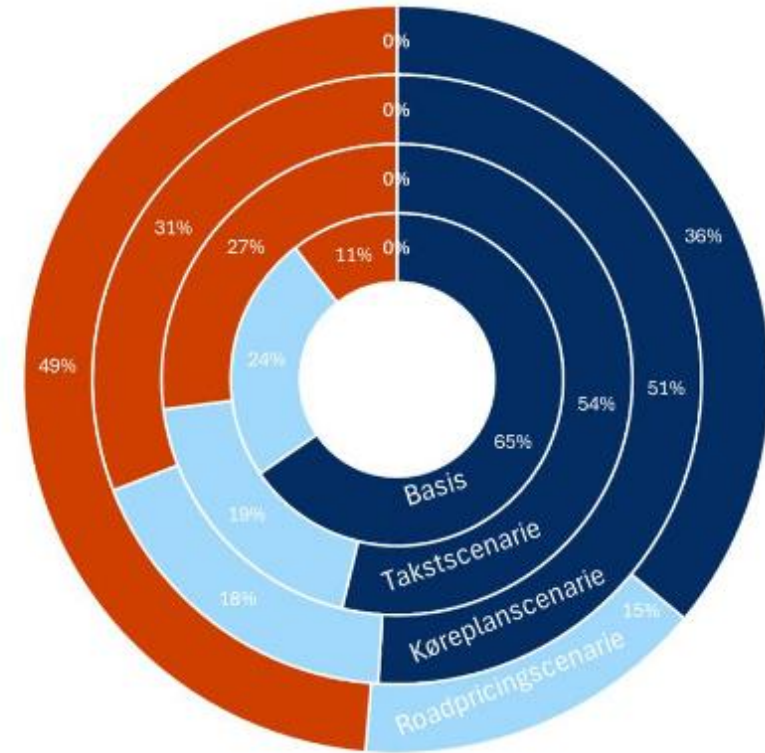
Transportmiddelfordeling over 72 km (som ikke krydser Storebælt eller Øresund)

PersonKM fordelt på transportmiddel
Extra lange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

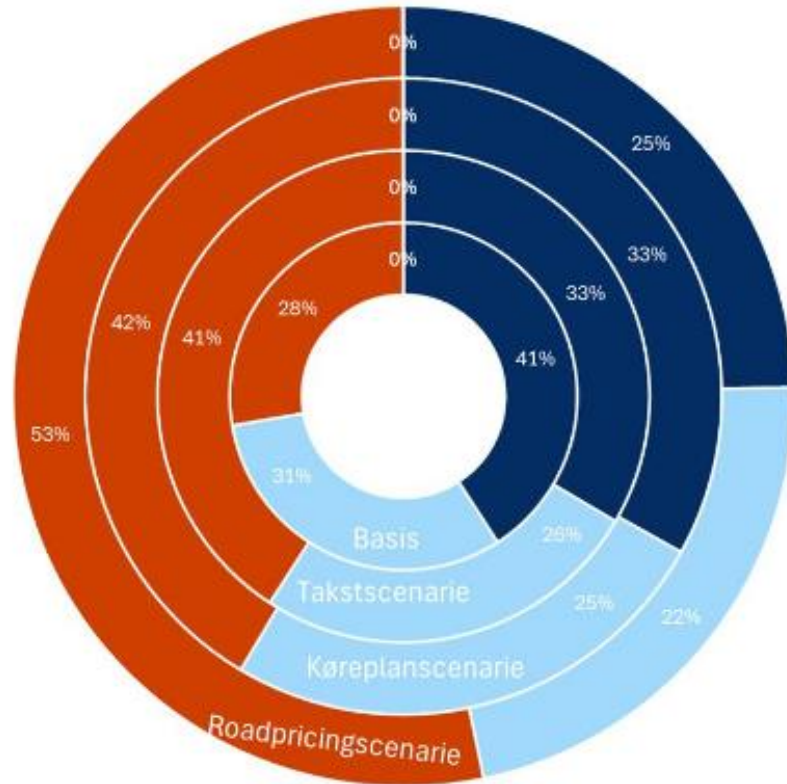
Ture fordelt på transportmiddel
Ekstra lange rejser



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

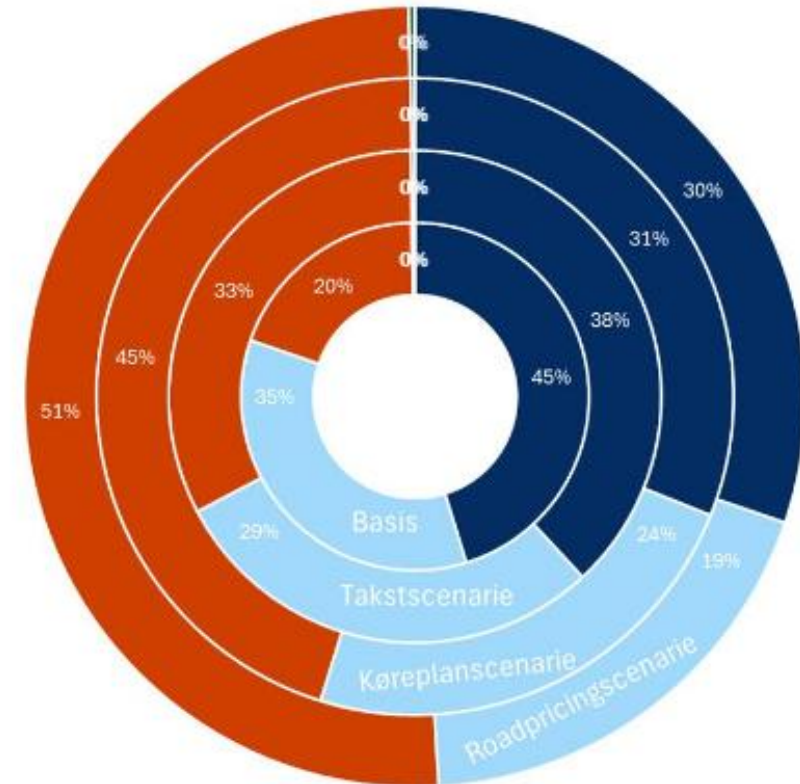
Transportmiddelfordeling over Storebælt/Øresund

PersonKM fordelt på transportmiddel
Ture over Storebælt eller Øresund



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

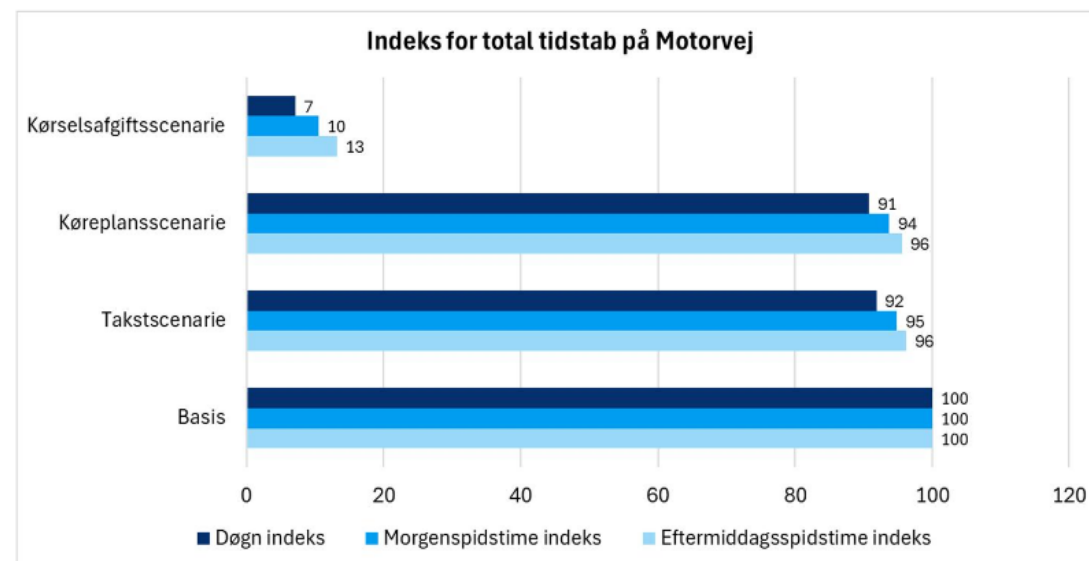
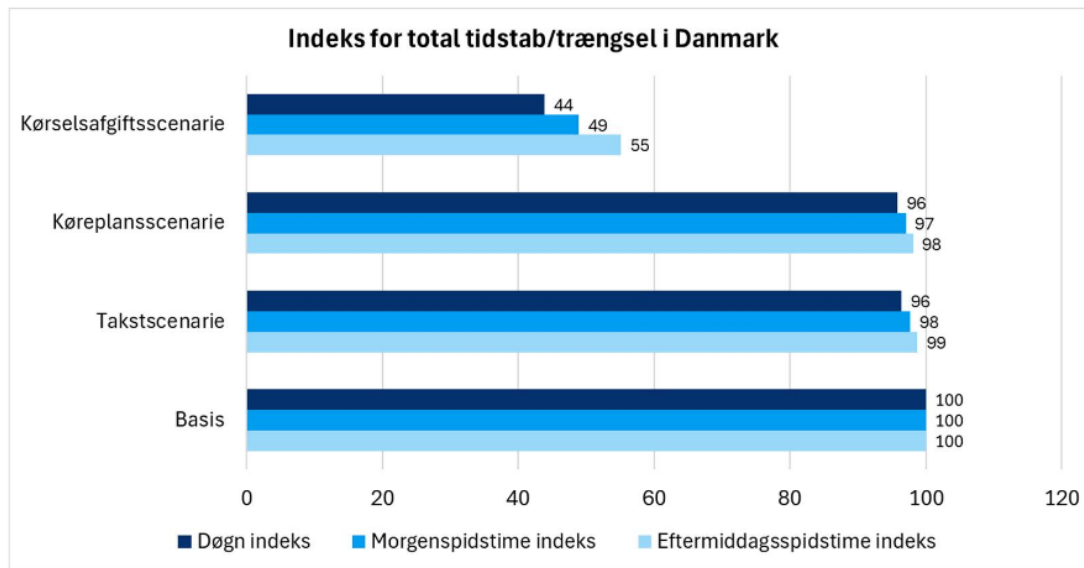
Ture fordelt på transportmiddel
Ture over Storebælt eller Øresund



■ Bil ■ Bil passager ■ Kollektiv ■ Cykel ■ Gang

Og hvad betyder det så for trængslen ?

Samlet tidstab i forhold til basis



Andre effekter ...

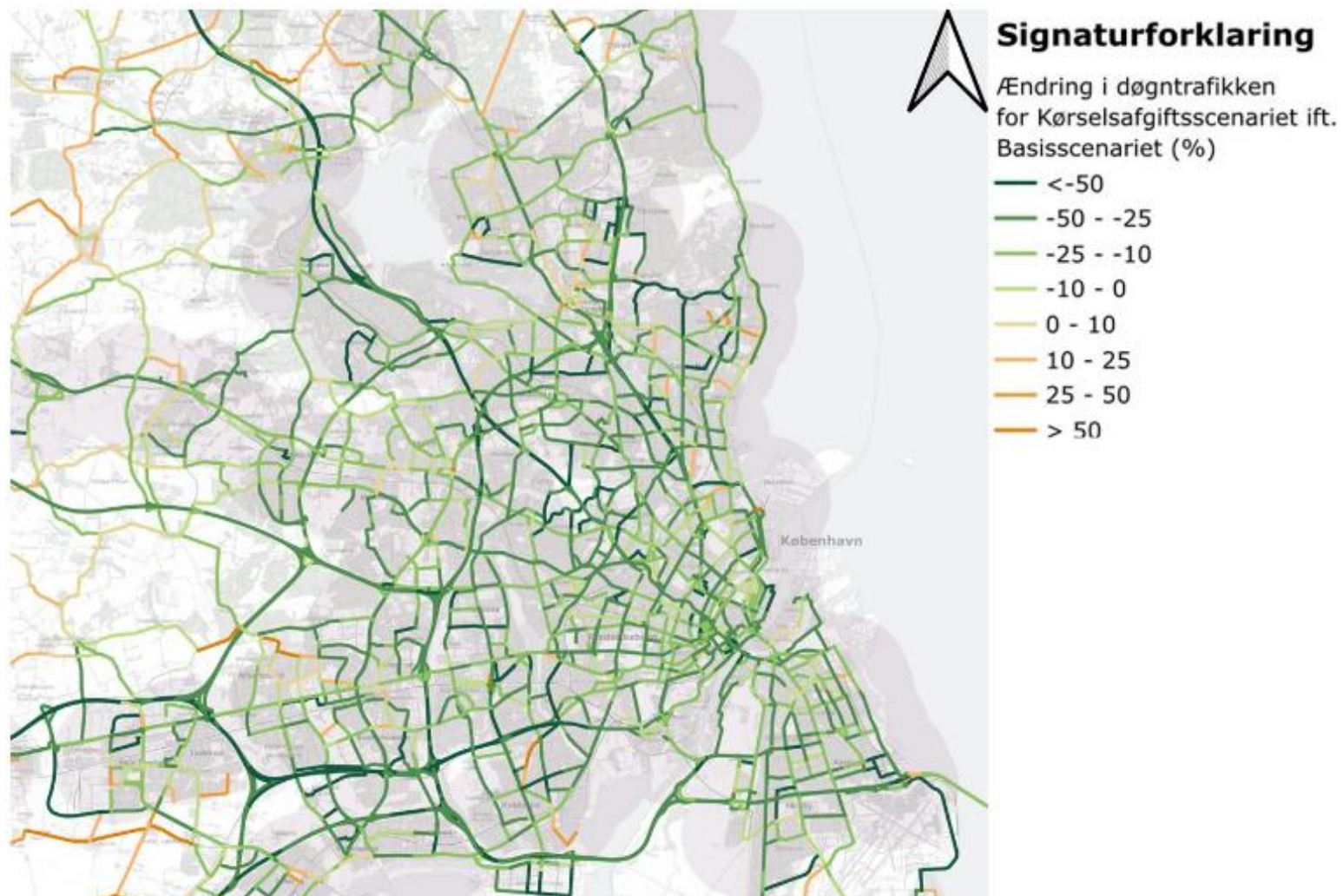
Effekt	Roadpricingsc. (3) ifht basis (0)
Personskadeuheld	-12%
Støjbelastning (SBT)	-12%
CO ₂	-19%
SO ₂	-19%
NO _x	-23%
HC	-22%
CO	-29%
PM	-22%

Indtægterne (2024 priser) ...

- Kollektiv billetindtægt +12,6 mio DKK per dag
- Roadpricing indtægt 121 mio DKK per dag

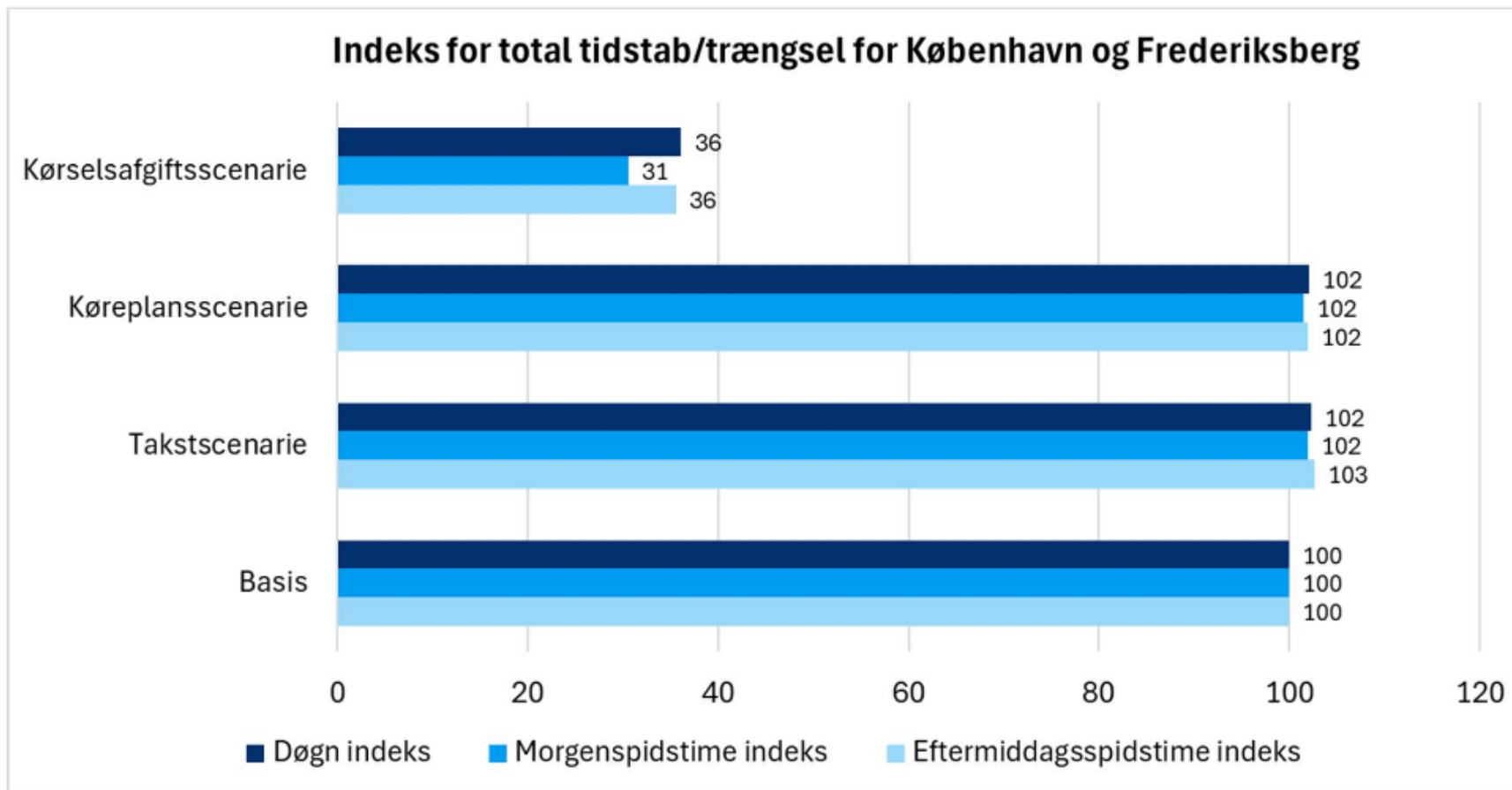
(roadpricing (3) i forhold til basis (0))

Ændring i trafikmængderne i Københavnsområdet



Betydning for tidstab i København

Indeks for totale tidstab, biltrafik i Centralkommunerne



Alt-i-alt er der opnået

... samlet for de 3 forslag

- Mere cykeltrafik
- Mindre trængsel
- Bedre økonomi i kollektiv trafik
- Mere kollektiv trafik
- Mindre klimabelastning
- Ikke behov for nye, store infrastrukturinvesteringer
- Samlet set: stort set samme antal ture som i dag
- Stadig bil på landet/små byer