

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 16. juni 2011
J. nr.

Center for Erhverv og Analyse

Karoline Lolk
Telefon 33 92 33 21
klo@TRM.dk

S og SF forslag om bompengering om København – problemstillinger vedr. overflytning til den kollektive trafik

S+SF har i det for nylig udsendte udspil 'Fair Løsning 2020' som bekendt et forslag om etablering af en bompengering om København.

Elementerne i S og SFs forslag om en bompengering er:

- Der etableres en bompengering om København (skal indbringe netto 2 mia. kr. årligt).
- Indtægter fra kørselsafgifter på lastbiler anvendes til at nedsætte priserne i den kollektive trafik
- Målet er, at dette samlet skal få flere over i den kollektive trafik og reducere trængslen på vejene
- Der indgår tilsyneladende ikke i udspillet, at der skal investeres flere penge i at forbedre kapaciteten i den kollektive trafik.

Hvordan virker sådanne initiativer ift. adfærd:

S og SF lægger ift. forslaget vægt på, at det dels giver finansiering til en række forslag – herunder nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik - og dels skal flytte folk over i den kollektive trafik. Overflytningen skal komme som effekt af bompengedriften i sig selv samt de lavere takster i den kollektive trafik.

- Nedsættelse af takster i den kollektive trafik er ikke et meget effektivt instrument til at øge brugen af den kollektive trafik, jf. analyse fra Incentive Partners fra december 2010.
- Analyser viser, at 10 pct. takstnedsættelse i togtrafikken øger trafikomfanget med 3½ pct. på kort sigt og 6 pct. på langt sigt.
- Afgifter på biltrafikken kan virke til at skubbe flere over i den kollektive trafik, men overflytningen er ikke nødvendigvis ret stor.

Analyser, der blev foretaget ifm. Metroen, viser således, at der kun forventes en forholdsvis beskeden overflytning som følge af øget afgift på



bilkørsel – selvfølgelig afhængig af hvor høj afgiften er.

I en analyse fra Det Økonomiske Råd fra 2006, som der tidligere er henvist til i ifm. S+SF's forslag om bompengering (med en takst på 40/20 kr. i og udenfor myldretid), falder antal bilpassagerer med ca. 8-9 pct. En del heraf må forventes at skulle over i den kollektive trafik, mens andre vil køre en anden vej eller helt undlade at tage en tur.

Problemer ved initiativet, herunder spørgsmålet om kapacitet i den kollektive trafik:

- Samlet set forventes nedsættelse af taksterne og indførelse af bompenge i sig selv ikke at ville kunne flytte store mængder passagerer til den kollektive trafik – dermed udhules en del af selve formålet med den af S og SF foreslåede ring.
- Hvis initiativerne har den tiltænkte effekt, vil det betyde, at der kommer flere over i den kollektive trafik, og at provenuet bliver mindre end det, som Det Økonomiske Råd tidligere har beregnet.
- Det vil medføre kapacitetsproblemer flere steder i den kollektive trafik.
- Kapaciteten er allerede i dag nået i myldretiden f.eks. i regionaltrafikken. På strækningen fra Roskilde til København er den gennemsnitlige belægningsgrad på 98 pct. på udvalgte morgener mellem kl. 7 og 8. Det er et gennemsnit. Det betyder, at der er overbelægning på bestemte tog.

På toget, der ankommer fra Roskilde til Hovedbanegården kl. 8.01, er der en overbelægning på op til 21 pct.

Der kører i alt 14 tog i timen på denne strækning, og der er ikke mulighed for at indsætte flere tog på strækningen.

- Der er tilsvarende kapacitetsproblemer i de meget anvendte A-busser i morgenmyldretiden i København.