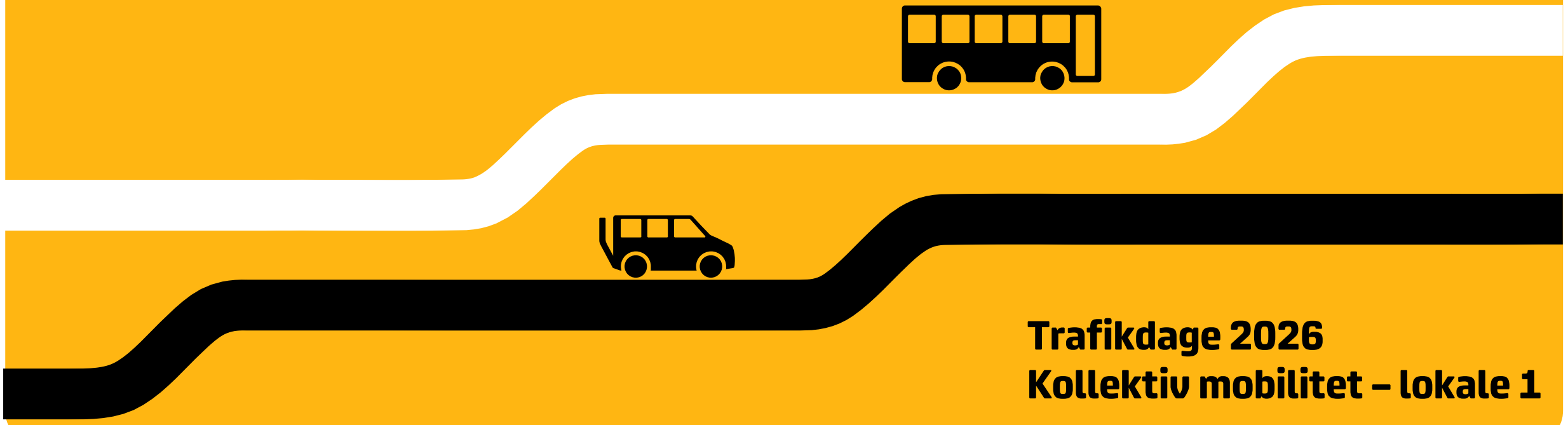
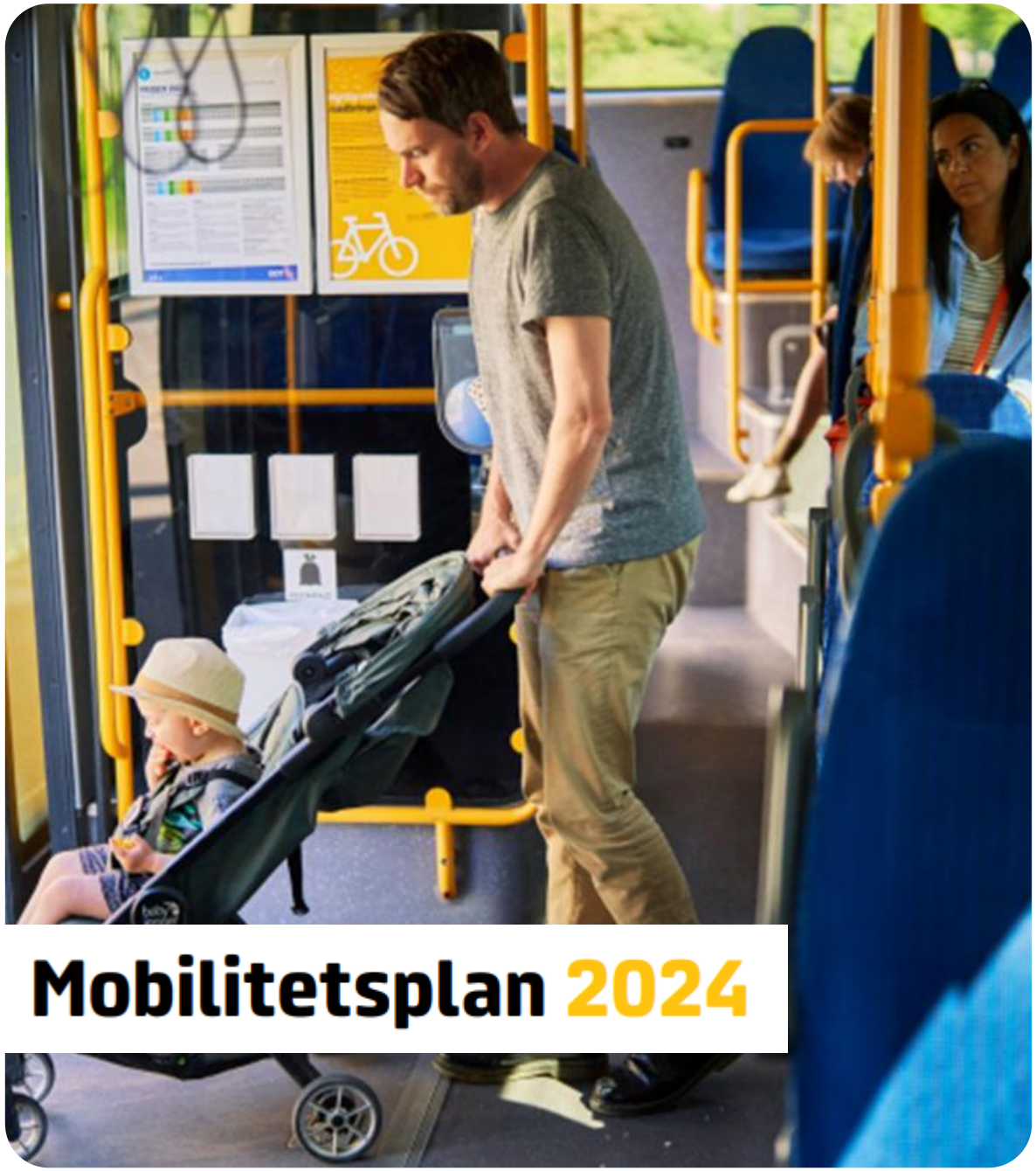
Bustrafikken i 2035 med og uden

Kørselsafgifter



Trafikdage 2026
Kollektiv mobilitet – lokale 1


movia
Vi forbereder os til muligheden for
Kørselsafgifter
Vi kører på el
Morten Eltved, Trafikselskabet Movia
ARTELIA
Passion & Solutions
Impact Economics



Indsatsen er en del af Mobilitetsplanen 2024-2027

Formål med analysen

"Fælles undersøgelse og forståelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være"

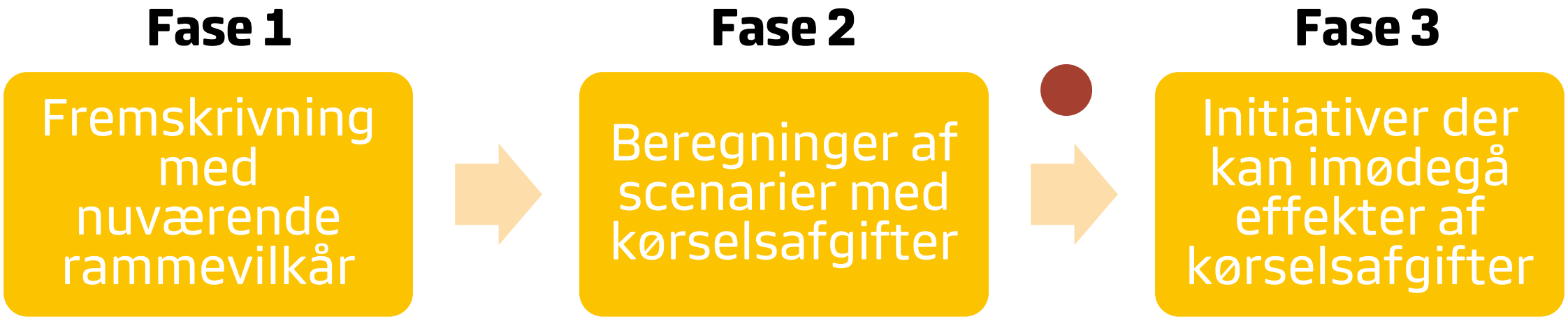
Output fra analysen

"Fælles oplæg til, hvordan busserne kan understøtte en eventuel indførelse af kørselsafgifter"

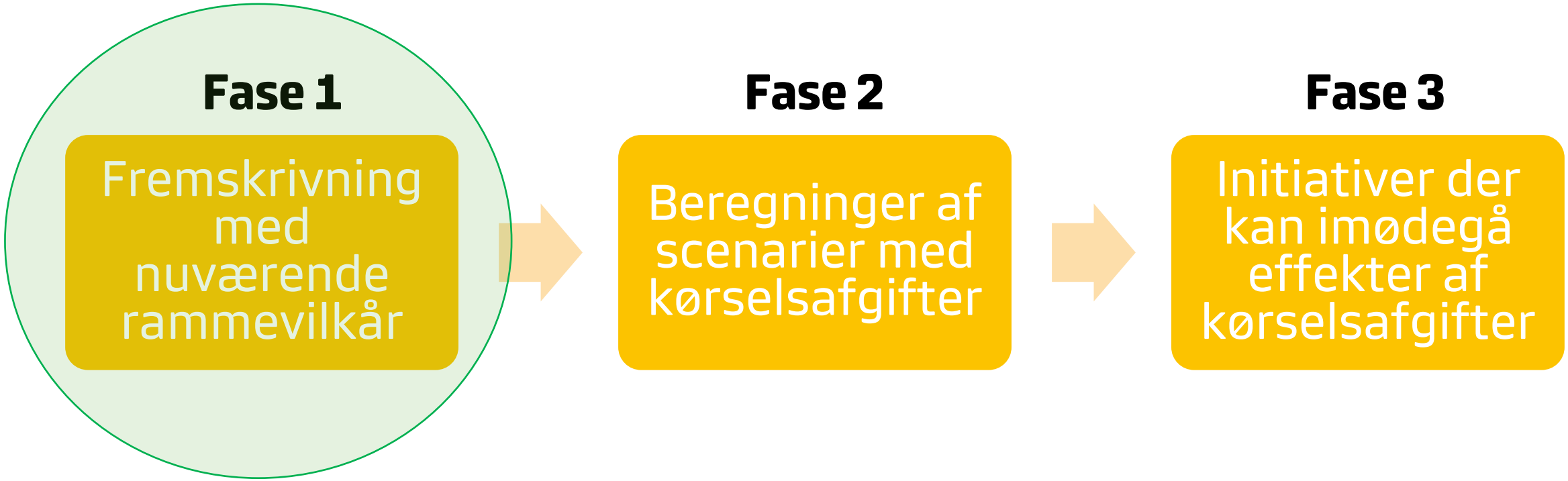
”Alternativet til bilen skal være klart inden implementering af kørselsafgifter”

”Den kollektive transport skal kunne absorbere en potentiel overflytning af bilister”

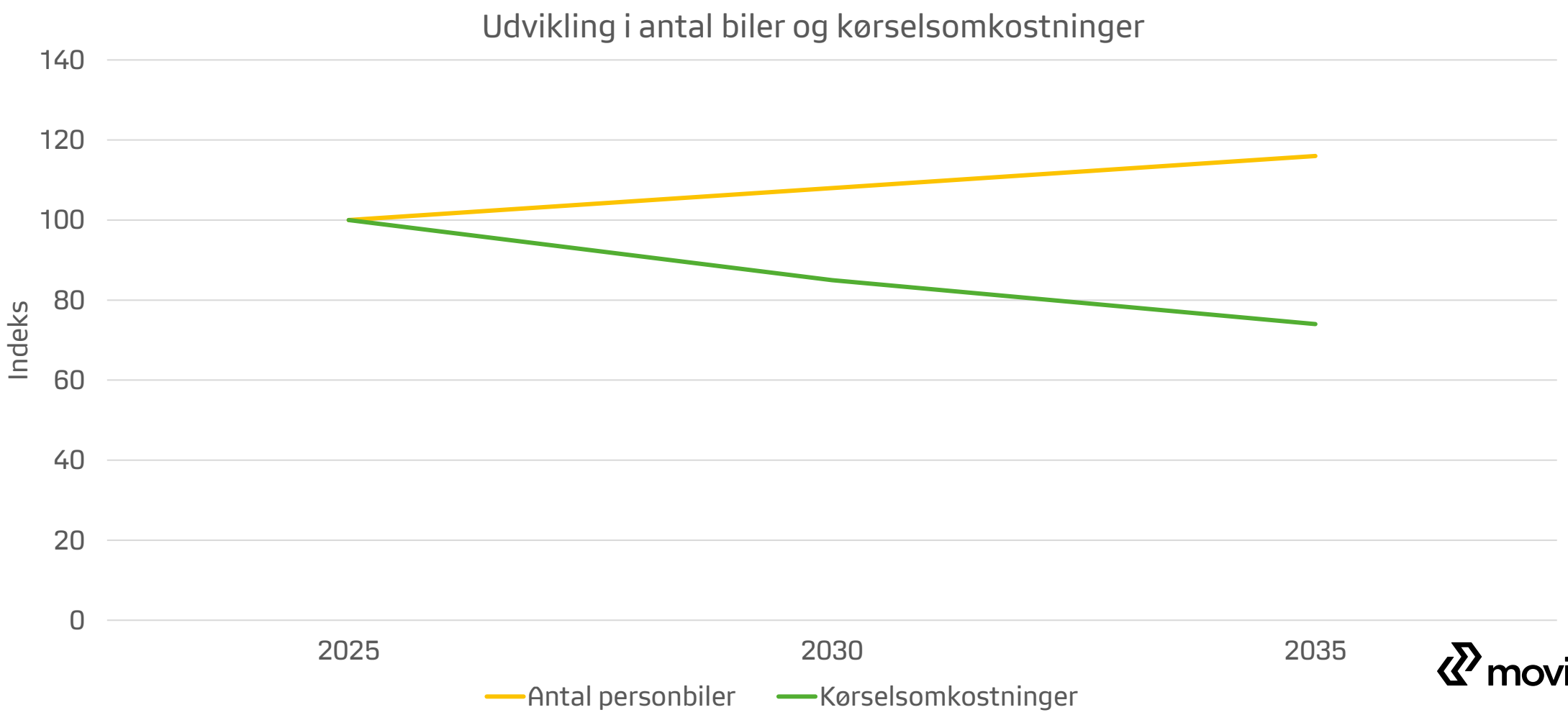
Vi undersøger fremtiden med og uden kørselsafgifter



Vi undersøger fremtiden med og uden kørselsafgifter

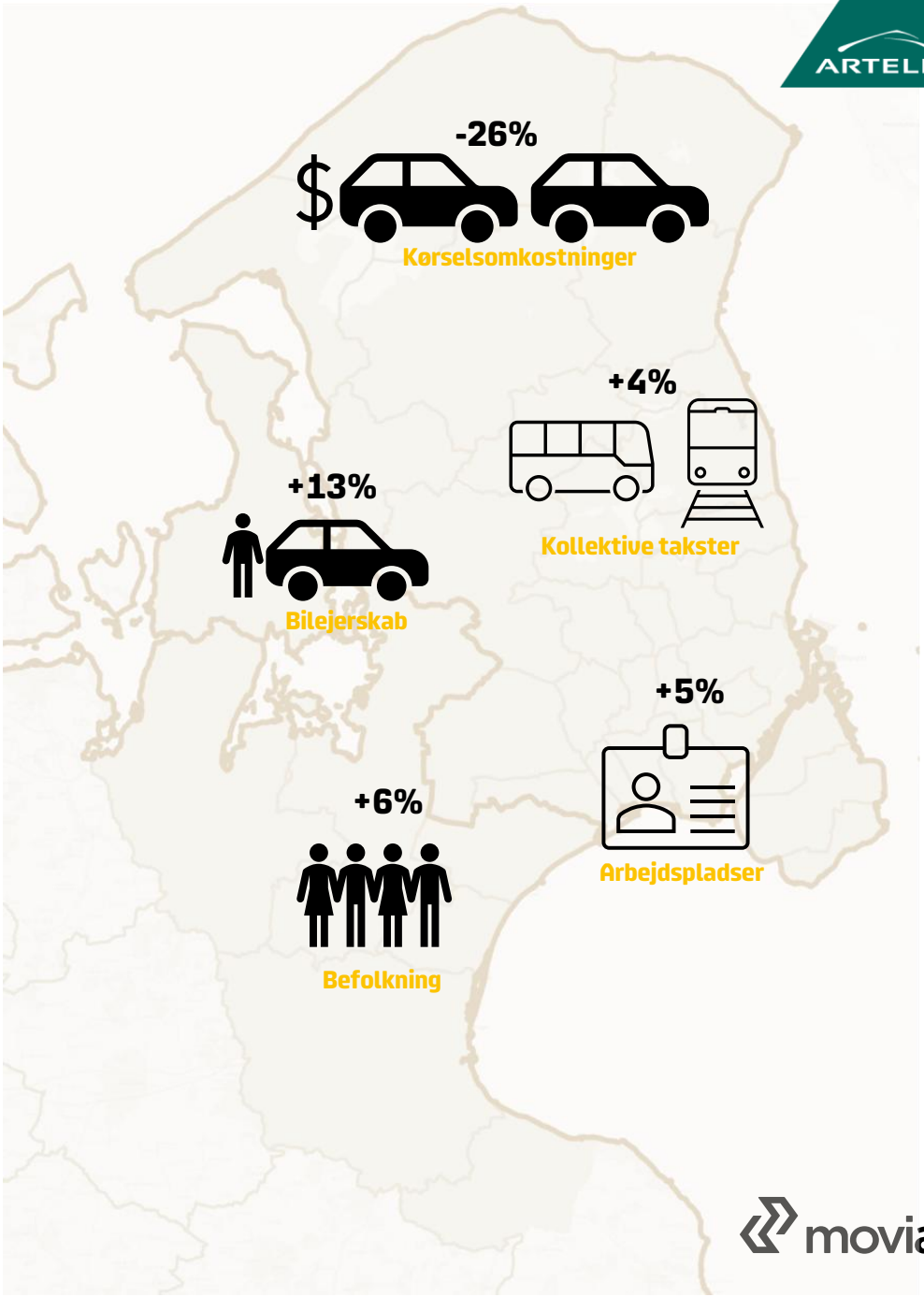


Bilerne bliver en større konkurrent til kollektiv trafik

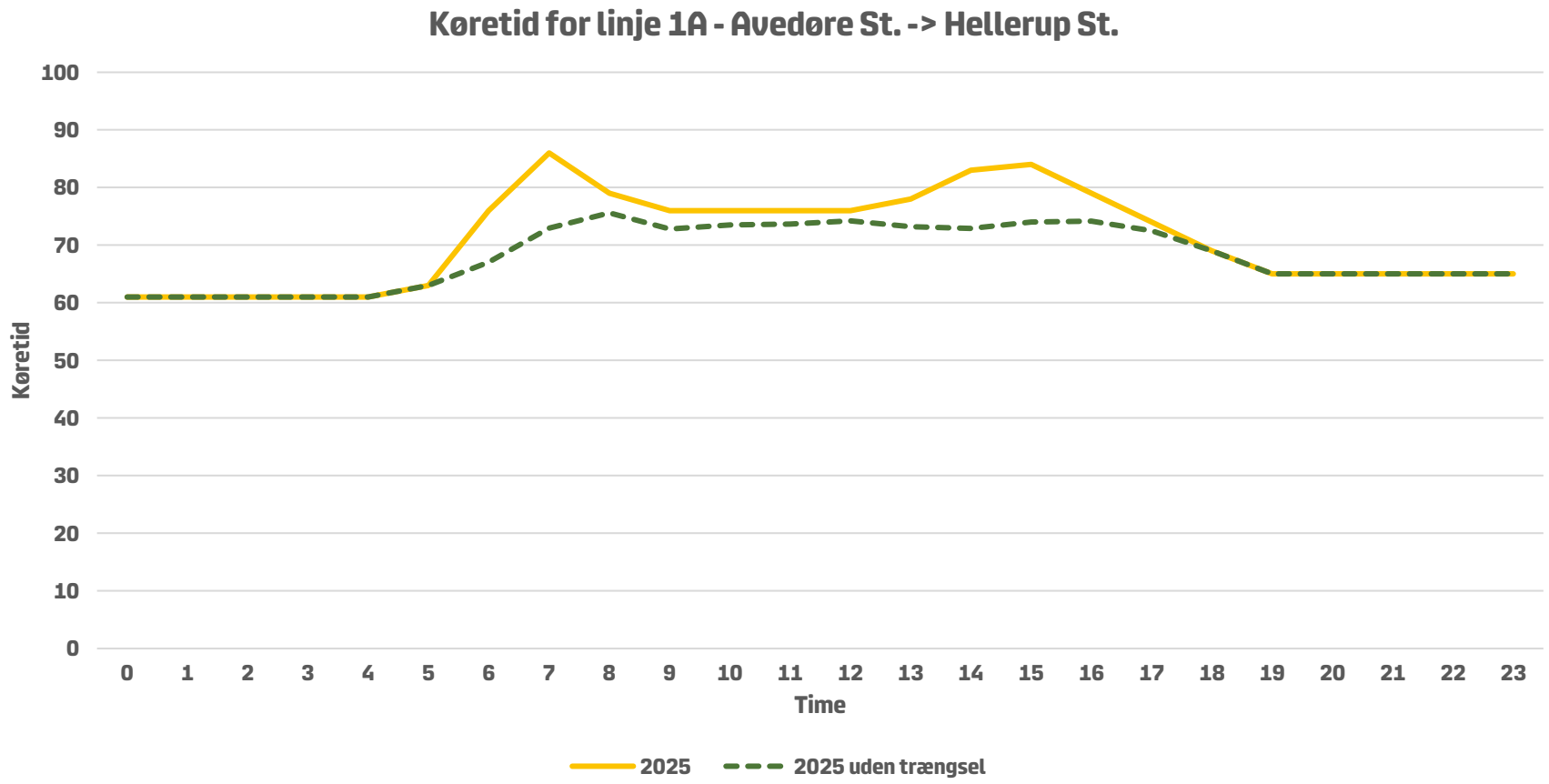


Hvad er de øvrige rammer for bustrafikken i 2035?

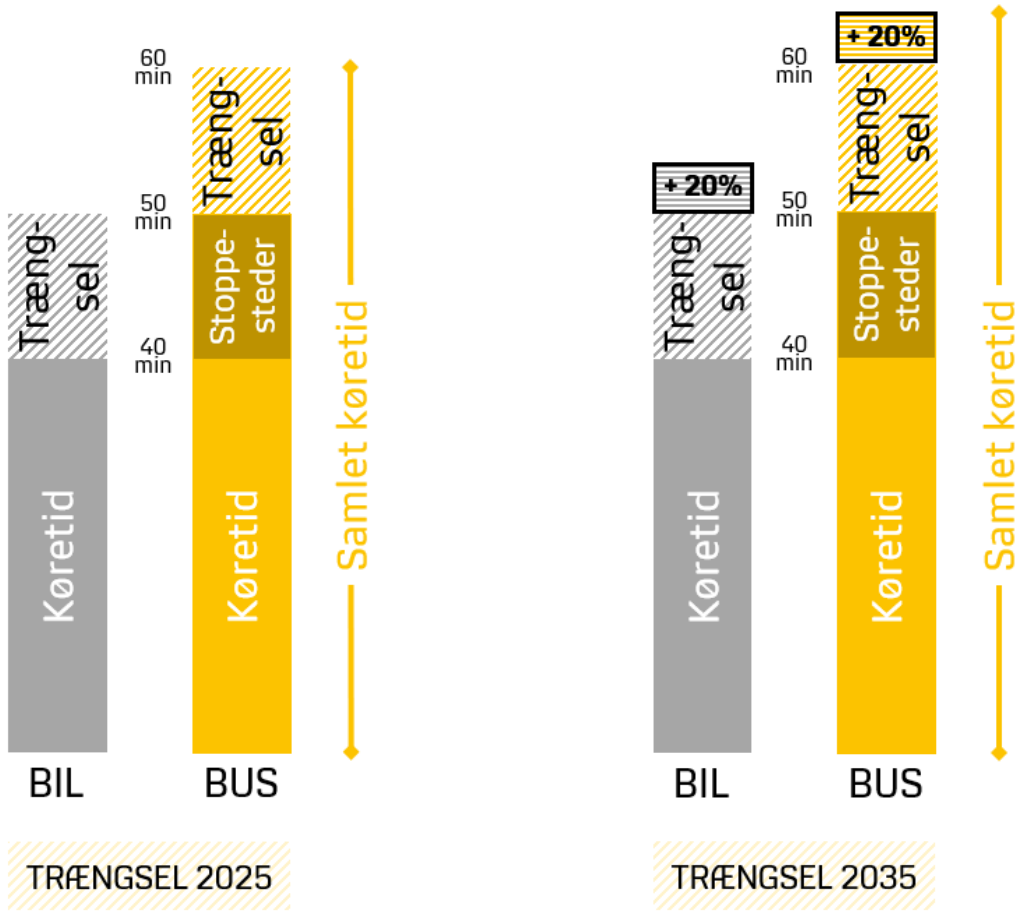
- Udvidelser på S-banen med førerløse tog og S-tog til Roskilde samt udbygning af metro i Nordhavnen
- Udvidelser af motorvejene omkring København som del af IP35
- Kollektive takster stiger frem til 2035
- Befolkning og antal arbejdspladser forventes at stige frem til 2035



Hvordan påvirker trængsel busserne i dag?

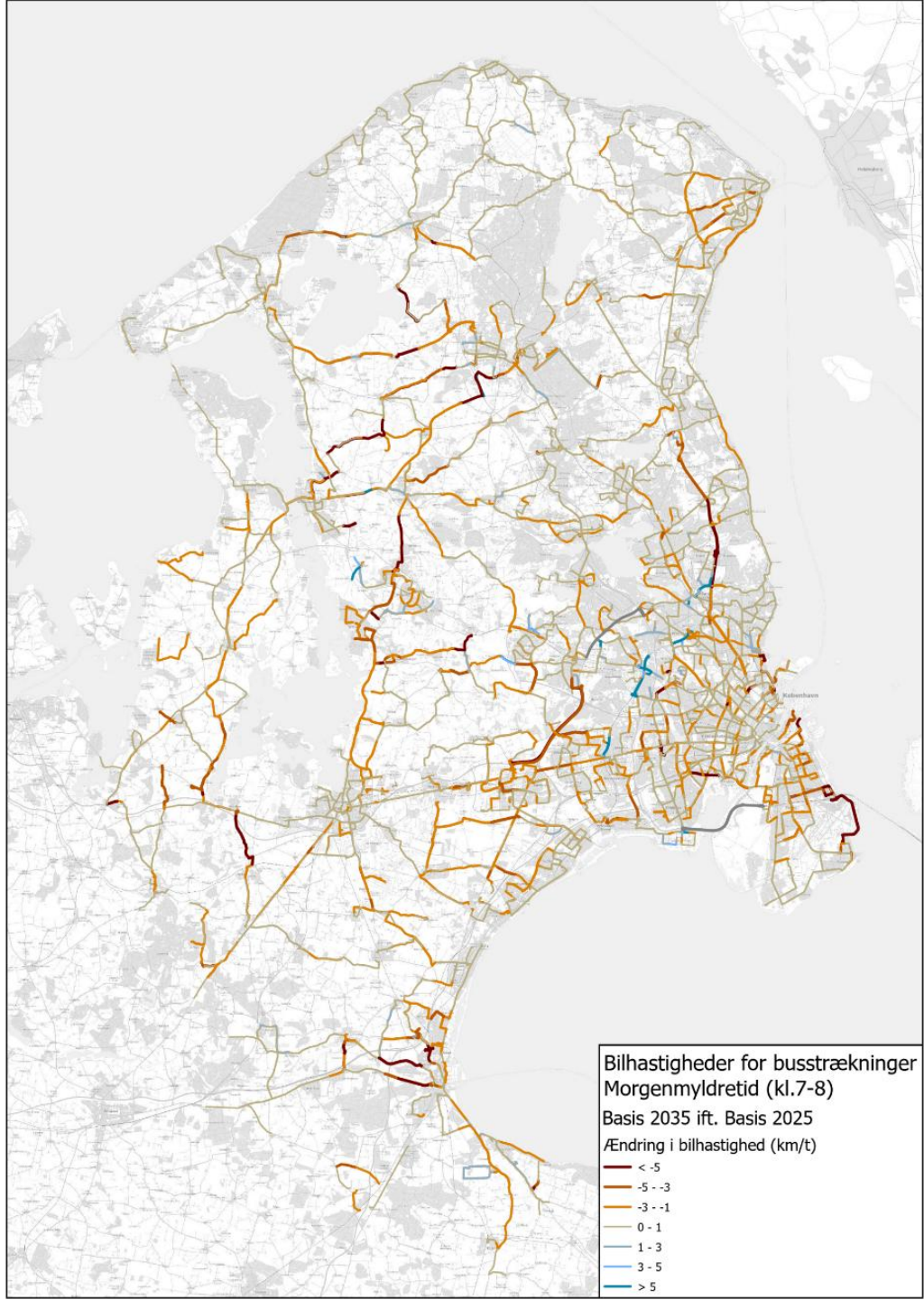


Trængslen for biler har vi overført til bussernes køretider

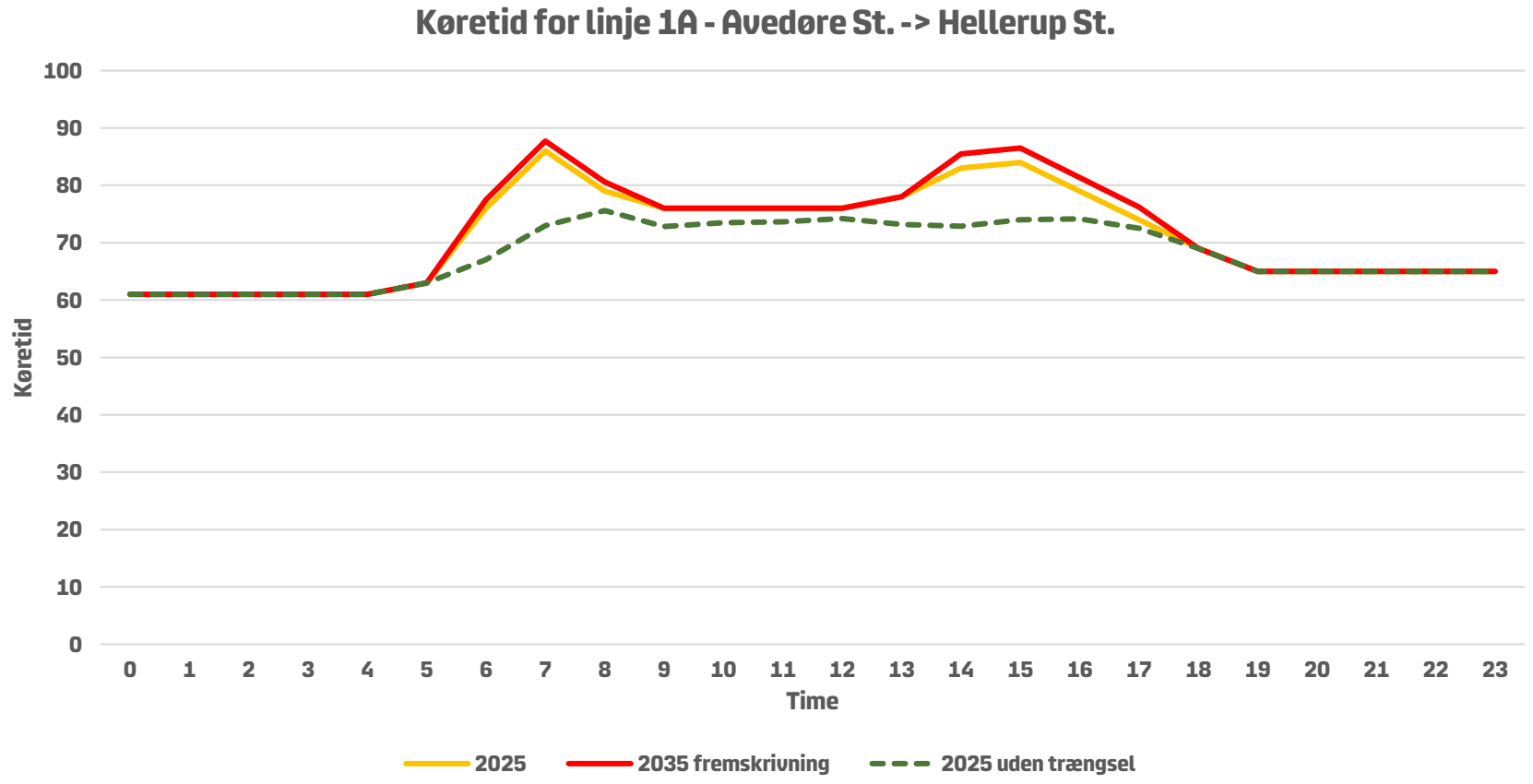


Mere trængsel på vejene i 2035 giver forøgede omkostninger til busdriften

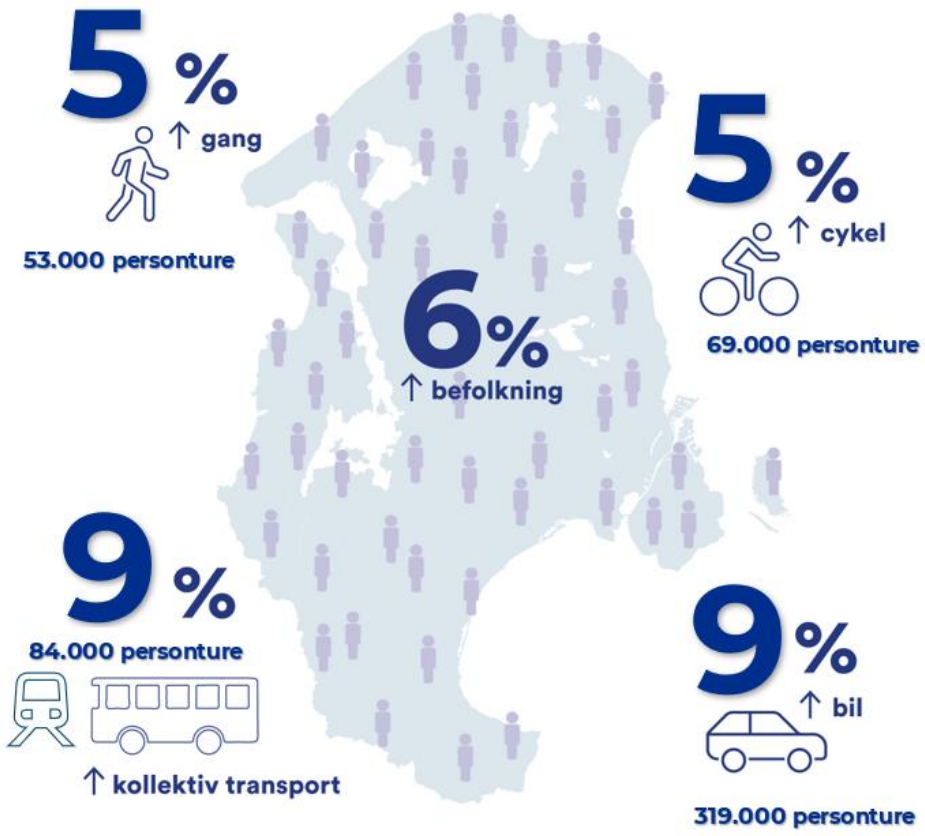
	Gns. ændring i buskøretid som følge af stigende vejtrafik fra 2025-2035	
Busprodukt	**Morgenmyldretid**	**Eftermiddagsmyldretid**
A-bus (Kbh.)	2%	3%
A-bus (købstæder)	2%	2%
S-bus	1%	2%
R-bus	1%	1%
E-bus	1%	1%
Øvrige busser	1%	2%
I alt	1%	2%



Hvordan påvirker trængsel busserne i dag?



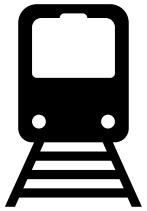
Der kommer både flere bilture og kollektive ture i 2035, men...



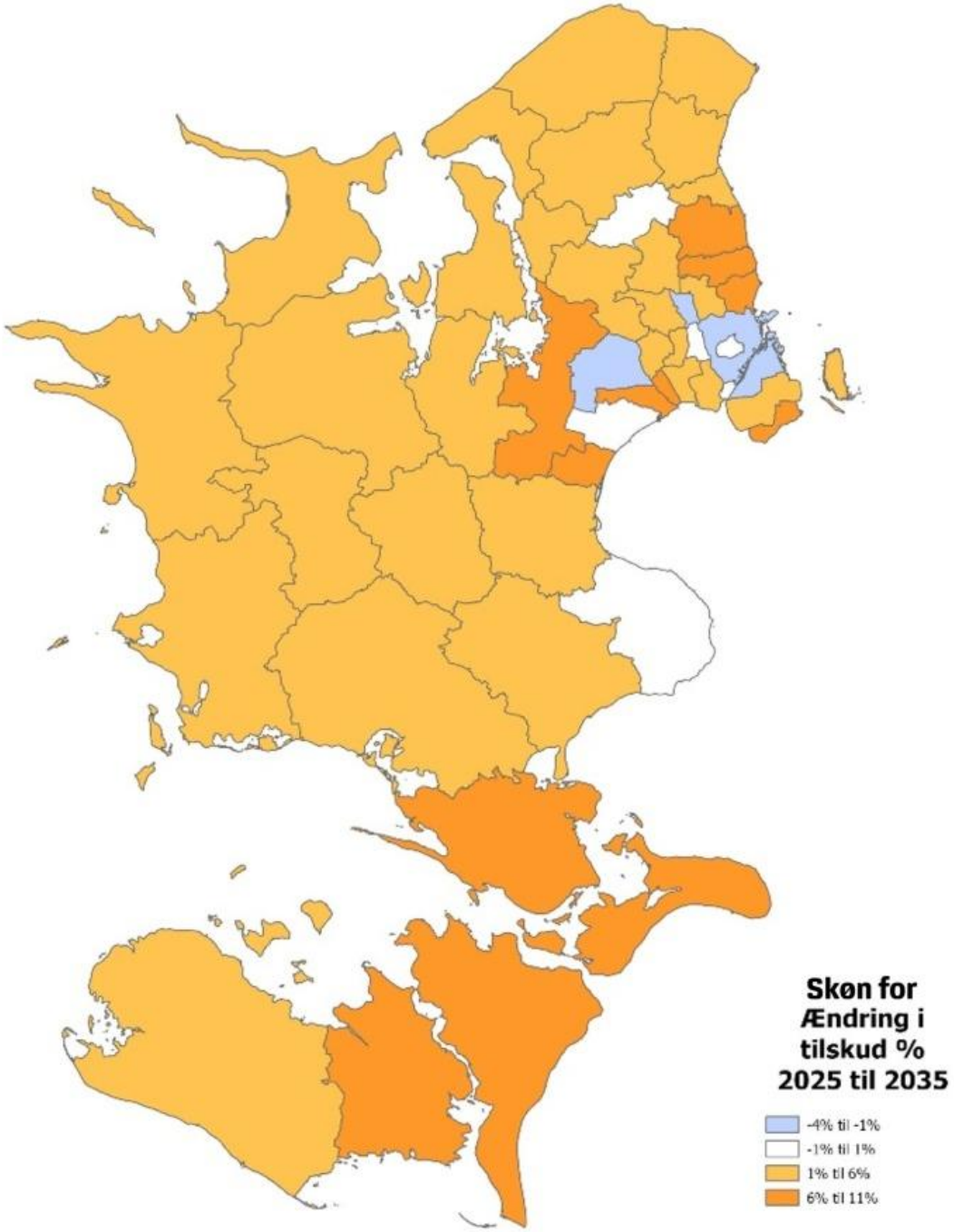
… væksten i kollektiv transport sker på banerne og ikke i bustrafikken



-4%



+16 %



Højere køretider og færre passagerer fører til øget tilskudsbehov

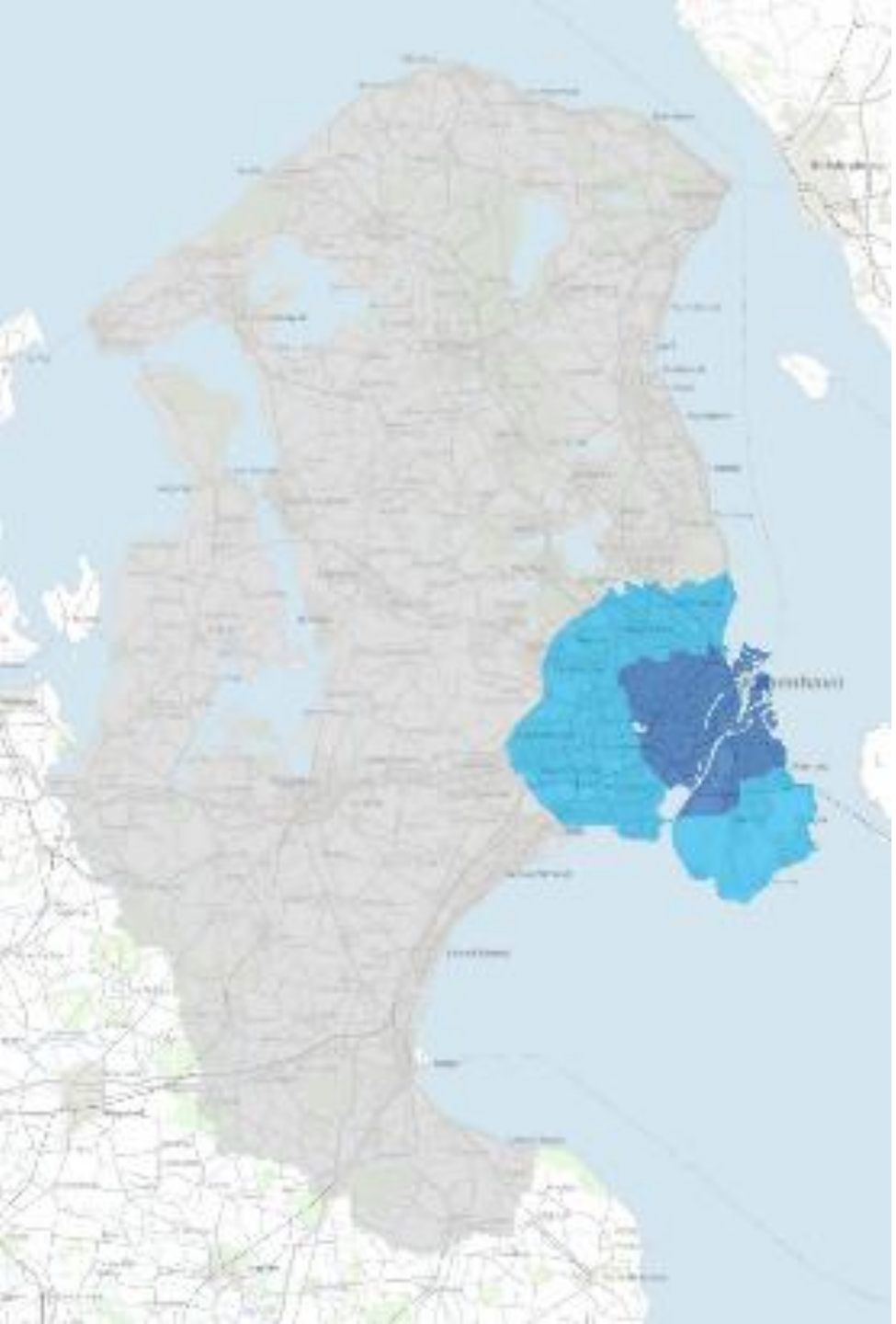
- Samlet tilskud stiger med 2-4%
- Regionens tilskud stiger med 7-11%

Så skal vi regne på betydningen af kørselsafgifter, men…



..., hvordan regner man på noget der er så komplekst?

Afgifter for at købe/eje bil	Kørselsafgifter målrettet trængsel: Moderat niveau	Kørselsafgifter målrettet trængsel: Højt niveau
Ingen afgifter	(Følsomhedsanalyse)	De Økonomiske Råd (Følsomhedsanalyse)
Forventet afgifts-niveau i 2035	KKR (Hovedscenarie)	Ikke relevant



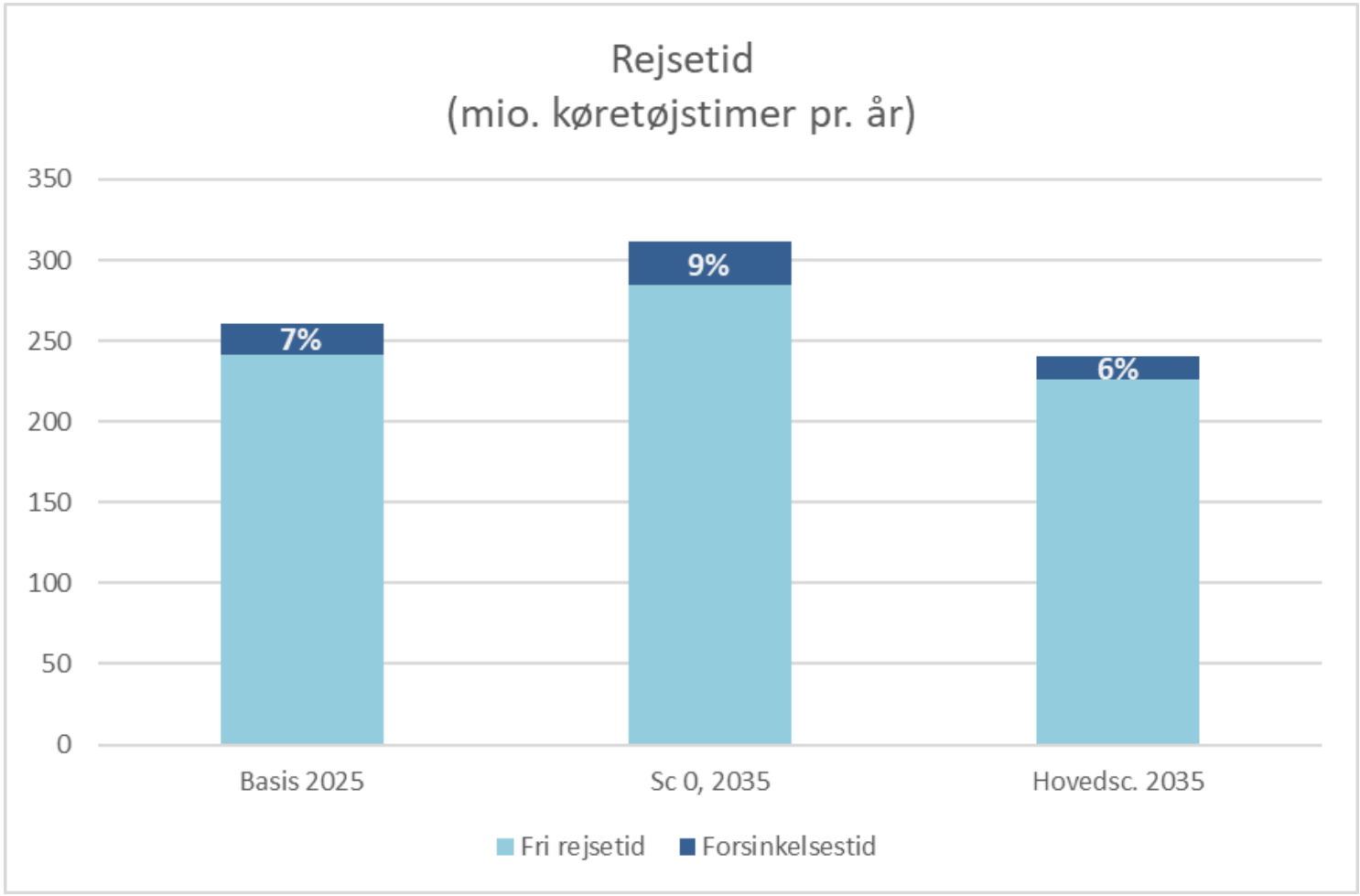
Det forudsættes, at det koster mere at køre i byen og i myldretiden

Takster, kr./km (2025-prisniveau)	Hovedscenarie og følsomhedsscenarie 1		Følsomhedsscenarie 2	
	Myldretid	Uden for myldretid	Myldretid	Uden for myldretid
Centralkommunerne	2,8	1,6	5,6 (2*2,8)	1,6
Ringbyen	2,2	1,1	4,4 (2*2,2)	1,1
Øvrig hovedstadsområde	0,6	0,6	0,6	0,6

Kørselsafgifter og bilafgifter påvirker bilejerskabet forskelligt

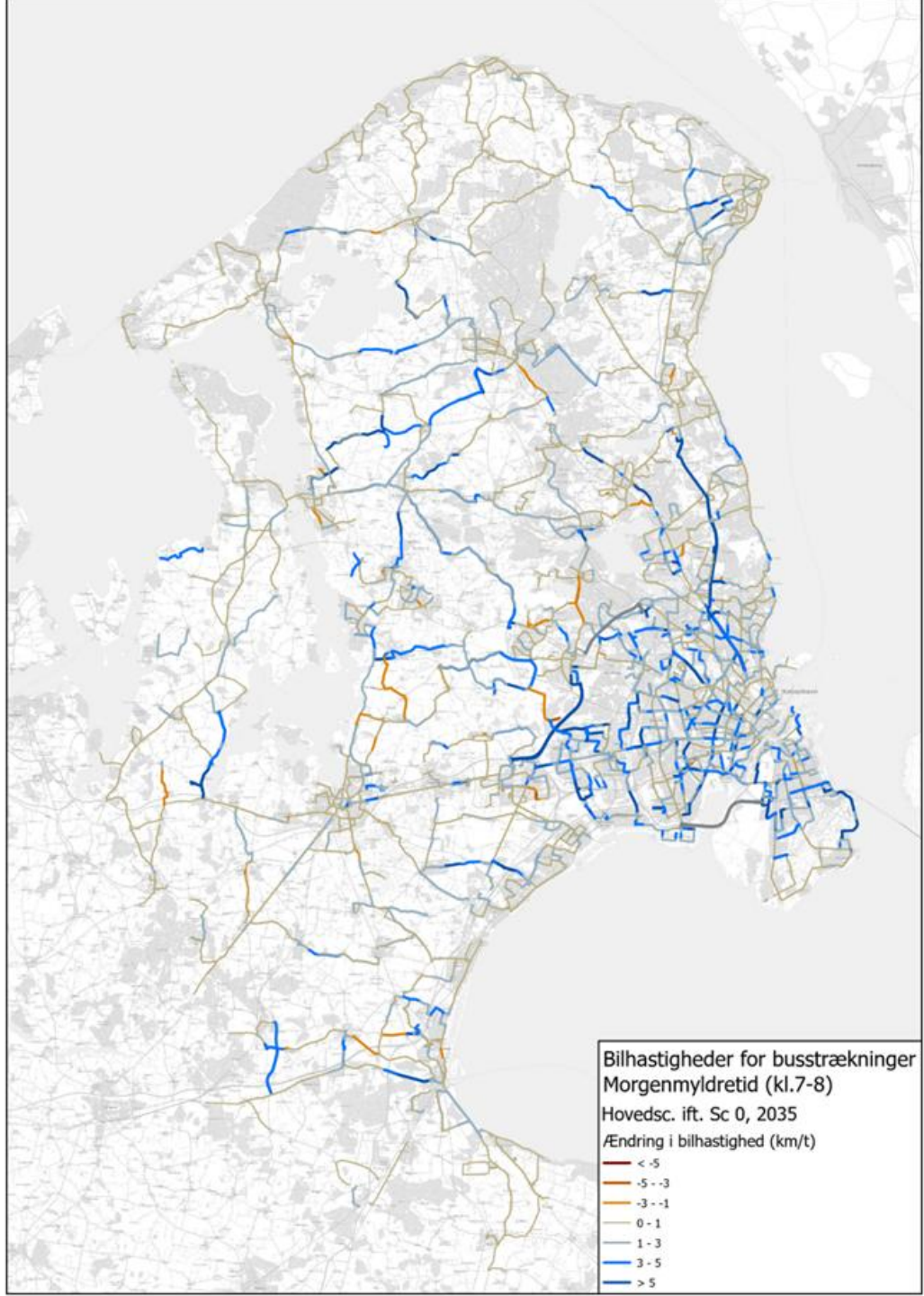
Tre scenarier	Takster og bilafgifter	Bilejerskab
1 Hovedscenarie	Takster som i Tværgående Mobilitetsanalyser. Bilafgifter uændrede.	-3% (-5% i centralkommunerne)
2 Følsomhedsscenarie 1	Takster som hovedscenarie. Bilafgifter sænkes.	+17 % (5% i centralkommunerne)
3 Følsomhedsscenarie 2	Myldretidstakster indenfor Ringbyen dobbelt så høje som i hovedscenarie. Andre takster er de samme. Bilafgifter sænkes.	+16% (3% i centralkommunerne)

Kørselsafgifter dæmper trængslen

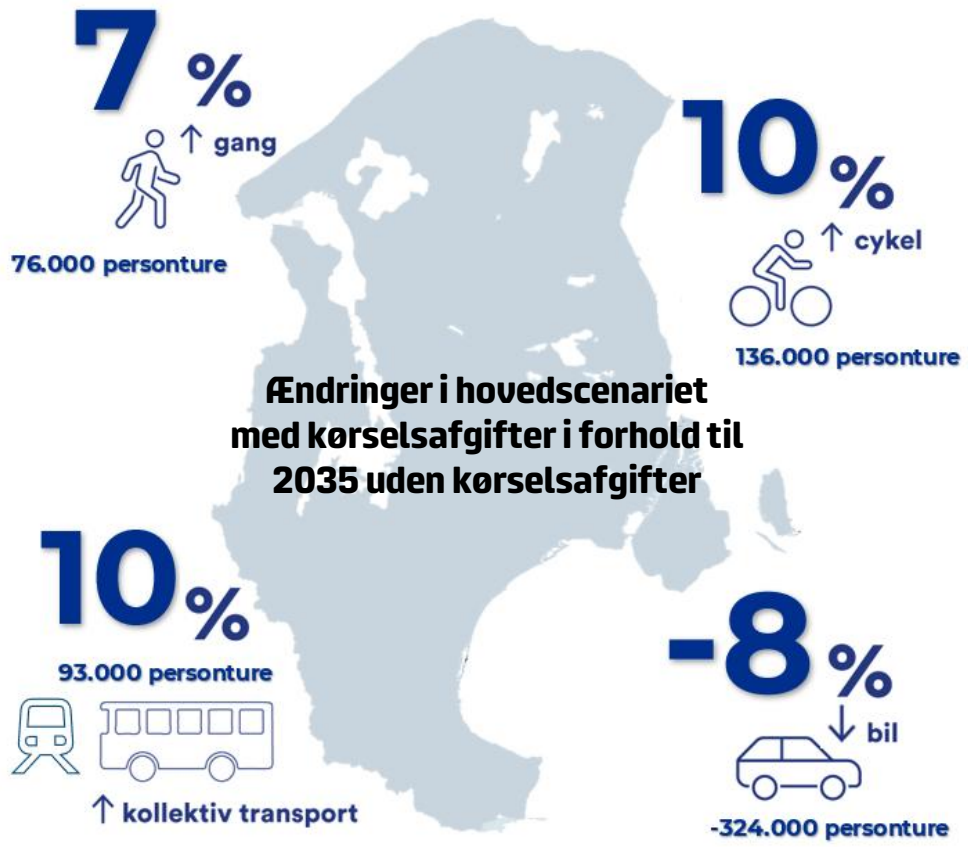


Busserne kommer hurtigere frem med kørselsafgifter

	Gns. ændring i buskøretid som følge af faldende vejtrafik fra sc. 0 2035 til hovedscenarie	
Bustype	**Morgenmyldretid**	**Eftermiddagsmyldretid**
A-bus (Kbh.)	-2%	-3%
A-bus (købstæder)	-1%	-1%
S-bus	-2%	-2%
R-bus	-1%	-1%
E-bus	-2%	-2%
Øvrige busser	-1%	-1%
I alt	-1%	-2%



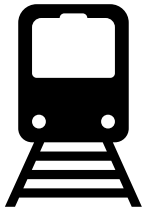
Kørselsafgifter flytter bilister til det kollektive og cyklen



Kørselsafgifter giver flere passagerer i alle kollektive transportmidler

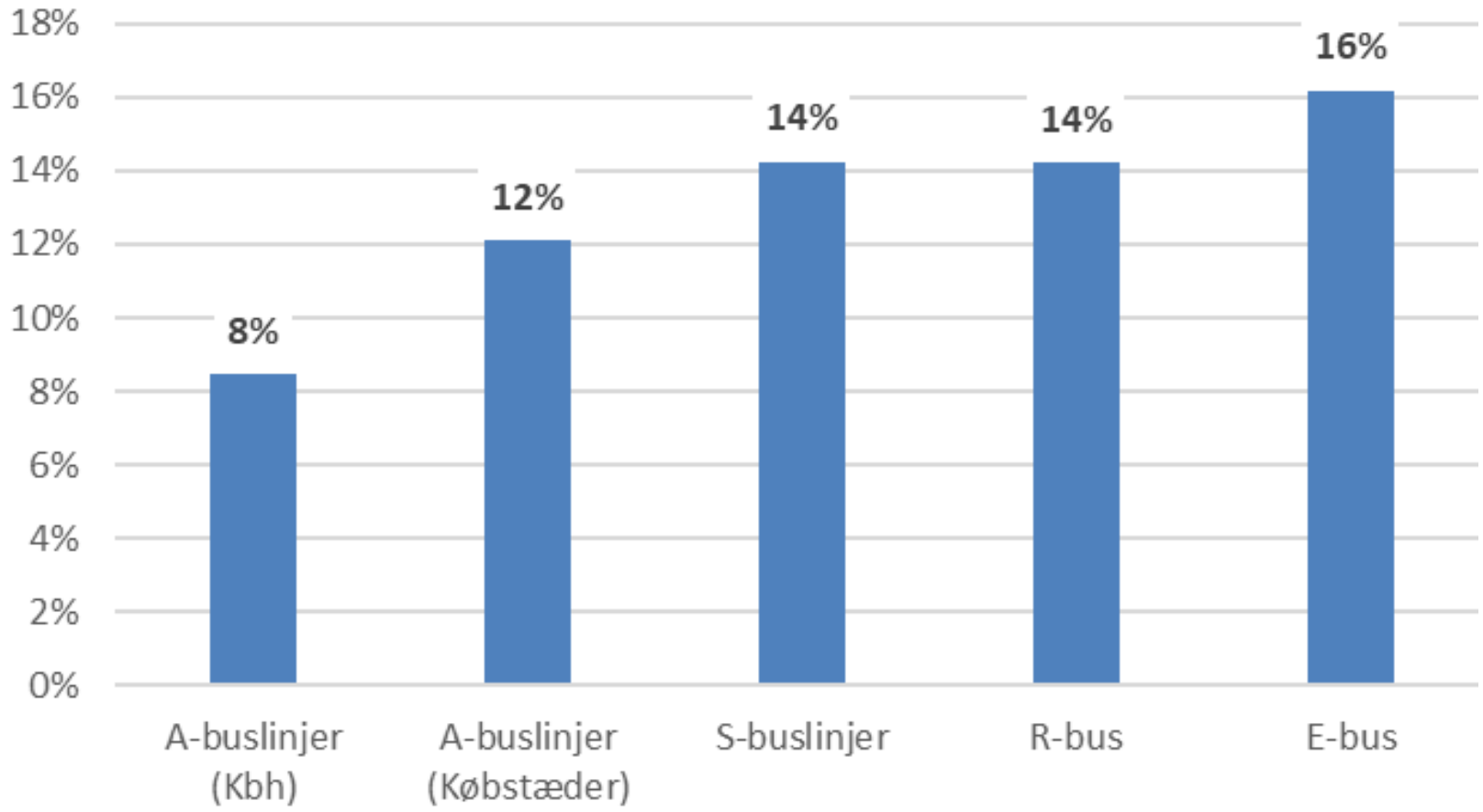


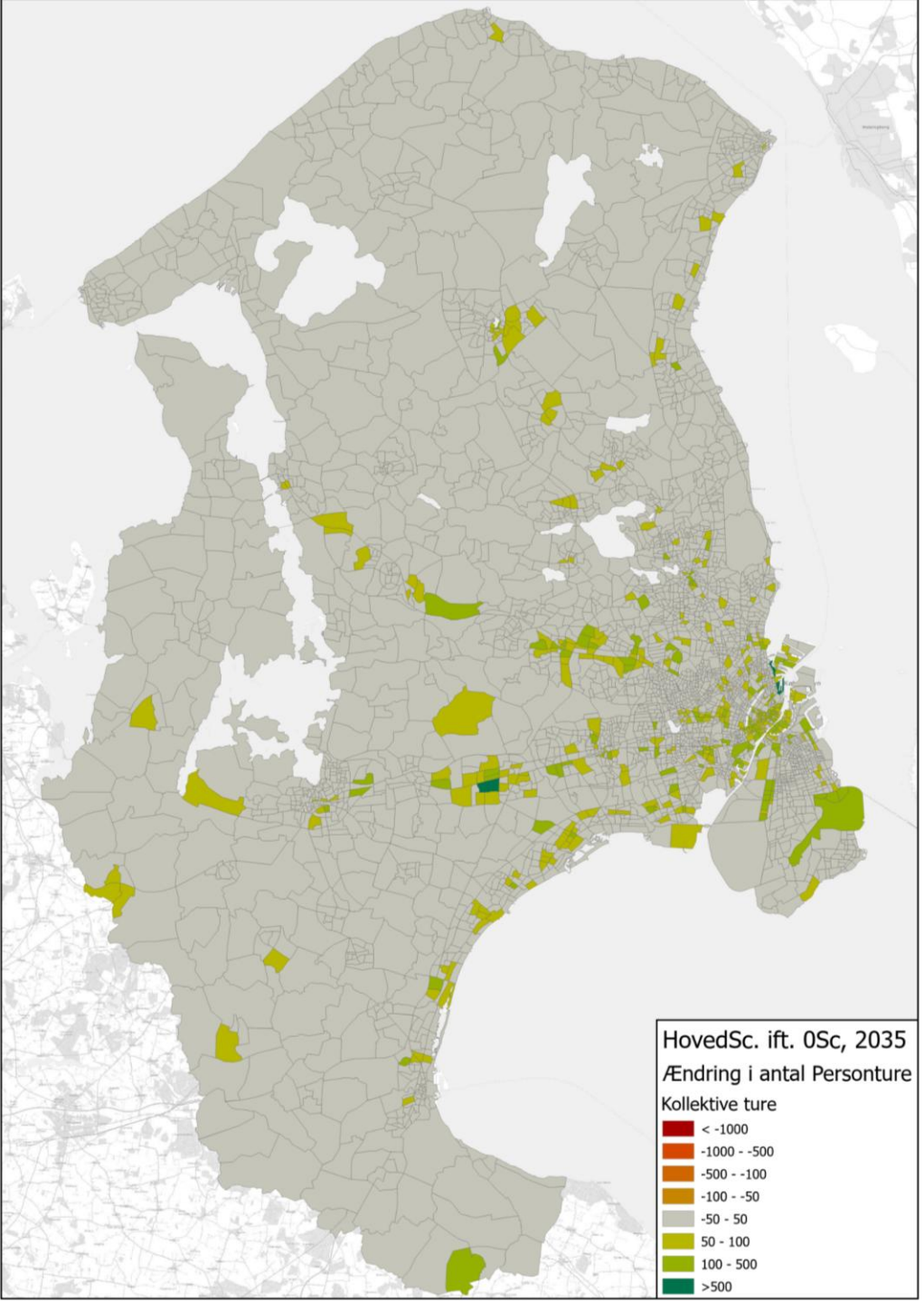
+12%



+9 %

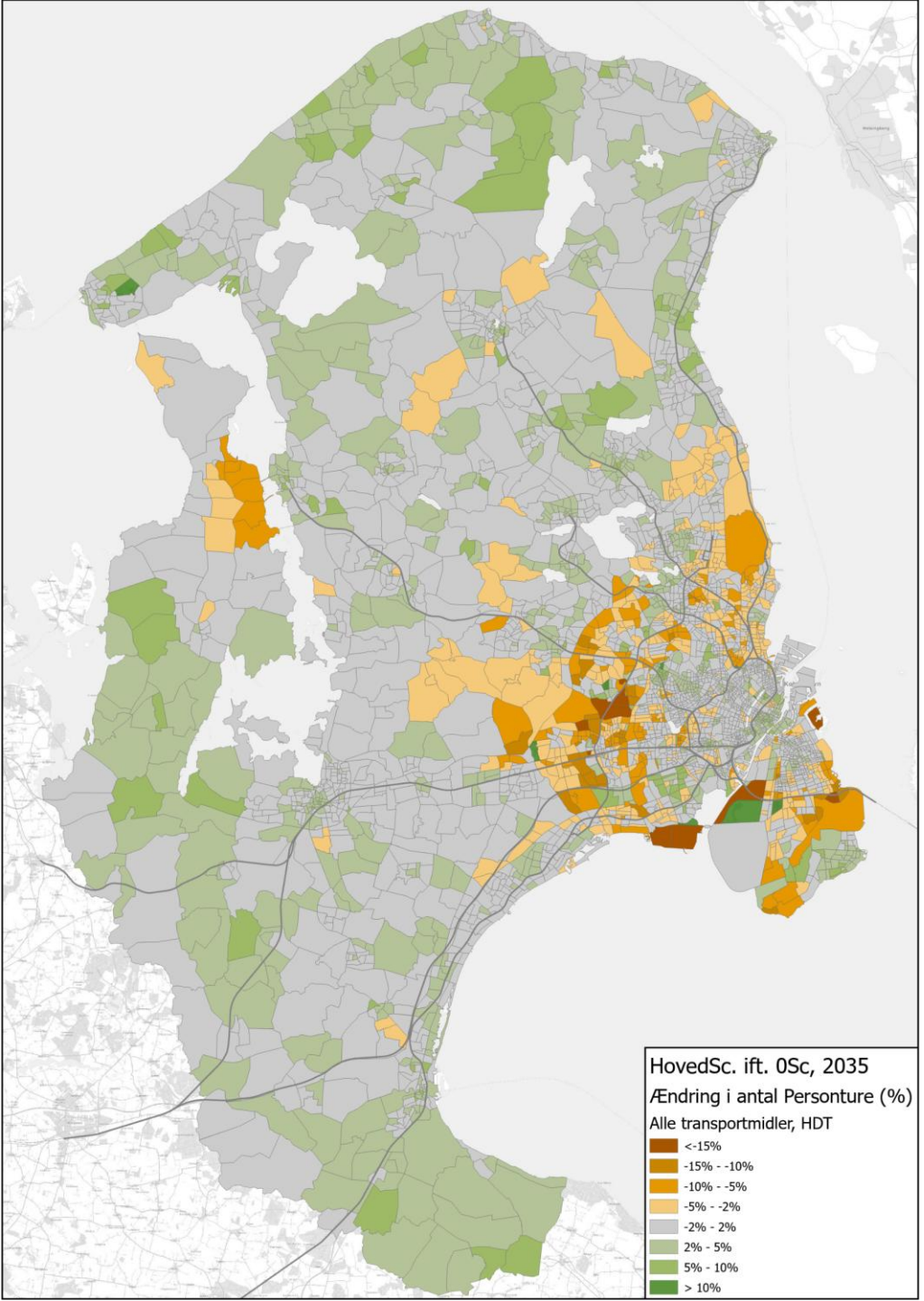
Busserne får relativt set flest passagerer på busser udenfor Kbh.





Bilisterne skifter til kollektiv transport, når det er et godt alternativ

- Med kørselsafgifter skabes der mange nye kollektive ture
- De nye kollektive ture skabes primært langs fingrene, hvor S-togene giver et godt alternativ



Ikke alle kan skifte bilen ud med kollektiv transport, hvis der kommer kørselsafgifter

- Et mobilitetsmål kunne være antallet af persontur uanset transportmiddel
- Antallet af persontur falder i forstæderne, Avedøre Holme og i nogle områder af det sydlige Amager
- Antallet af ture fastholdes i de landlige områder

Hvordan ser fremtiden for bussernes økonomi ud?

	Fremtiden	Fremtid med kørselsafgifter
Trængsel på vejene	↑	↓
Køretid for busserne	↑	↓
Passagerer i busserne	↓	↑
Tilskudsbehov	↑	↓

Fokus på næste skridt



Vi arbejder med løsninger i fase 3

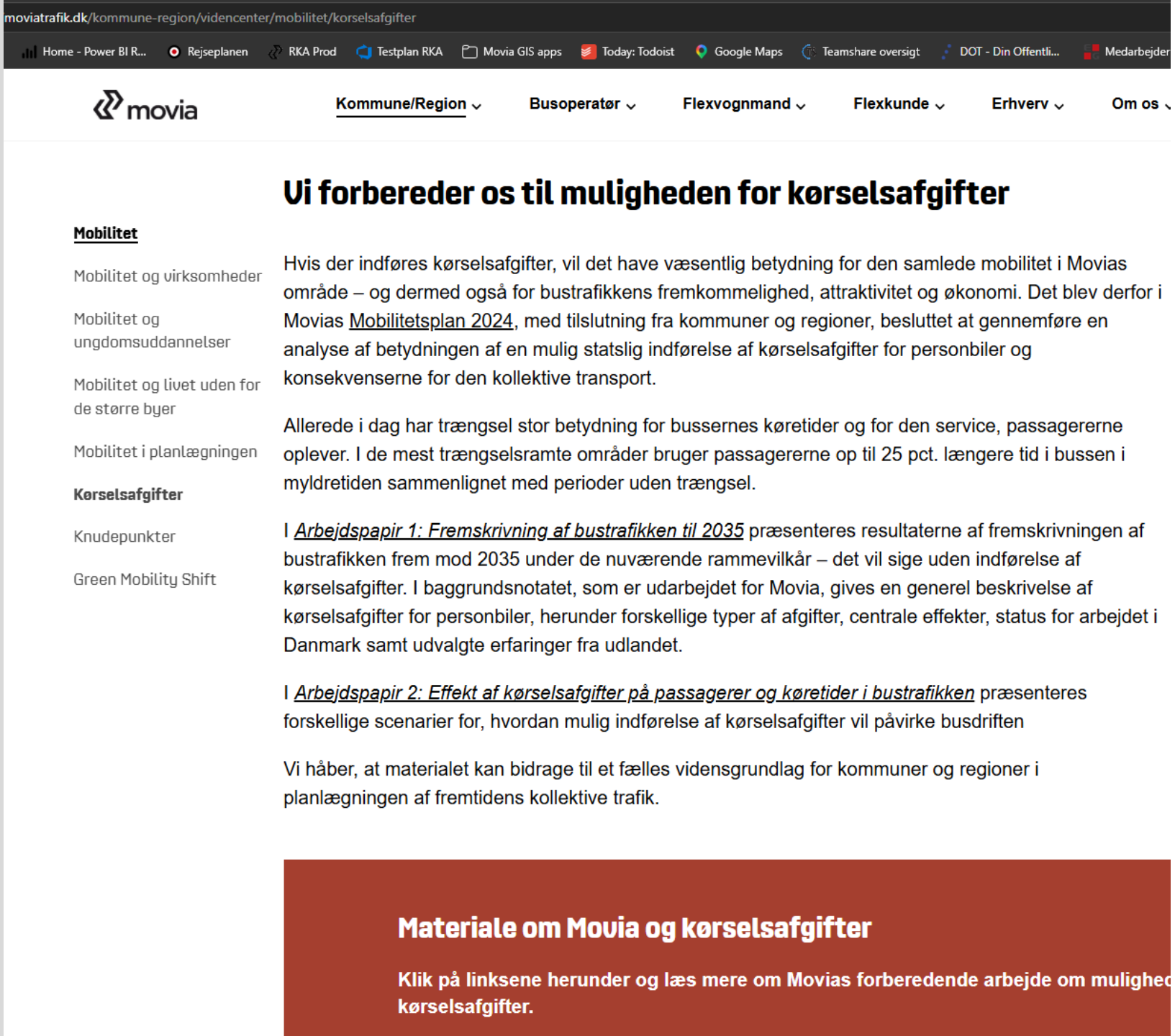
Sikre kapacitet i busserne

Skabe nye rejseveje fra forstæderne

Forøge kapacitet i det samlede kollektive system

Sikre gode forbindelser på landet


movia
Vi forbereder os til muligheden for
Kørselsafgifter
Vi kører på el
movia



Mere information kan findes på moviatrafik.dk

- Arbejdspapir for hver fase (1 og 2)
- Notat om status på kørselsafgifter i Danmark
- https://moviatrafik.dk/kommune-region/videncenter/mobilitet/korselsafgifter