



Arbejdsgruppe 4 – Tværgående tiltag

Dato 8. maj 2013  
J.nr. 2013-938

**Trængselskommissionen**

Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

## **Afrapportering om tværgående tiltag**

[www.trængselskommissionen.dk](http://www.trængselskommissionen.dk)



## Indhold

<b>1. INDLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>2. TEMAER .....</b>	<b>5</b>
TEMA 1 – INTELLIGENT KAPACITETSUDNYTTELSE.....	5
<i>Optimering af signalanlæg.....</i>	6
<i>ITS .....</i>	6
<i>Tværgående trafikinformation mellem myndigheder .....</i>	6
<i>Tværgående trafikinformation for kunden .....</i>	7
<i>Betaling for bygnings- og ledningsarbejder mv.....</i>	7
<i>Mobility Management.....</i>	7
<i>Vejbestyrelsesforhold .....</i>	8
<i>Arbejdsgruppen anbefaler: .....</i>	9
TEMA 2 – KOLLEKTIV TRANSPORT MED KUNDEN I CENTRUM .....	9
<i>Målsætninger for fremtidig organisering .....</i>	9
<i>Takster i den kollektive trafik.....</i>	11
<i>Stationsnærhed.....</i>	13
<i>Arbejdsgruppen anbefaler: .....</i>	14
TEMA 3 – ALTERNATIV FINANSIERING .....	14
<i>Brugerbetaling .....</i>	14
<i>Bidrag fra private udviklingsselskaber til medfinansiering af infrastruktur</i>	15
<i>Salg af offentlige arealer og selskaber .....</i>	16
<i>Arbejdsgruppen anbefaler: .....</i>	16
TEMA 4 – BEDRE MILJØ OG KLIMA .....	16
<i>Anvendelse af el- og brintbiler .....</i>	16
<i>Øget anvendelse af biogas .....</i>	17
<i>Arbejdsgruppen anbefaler: .....</i>	17
TEMA 5 – FINANSIERING MED ADFÆRDSÆNDRINGER .....	17
<i>Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister .....</i>	18
<i>Ændring og øgning af registreringsafgiften.....</i>	18
<i>Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen.....</i>	19
<i>Arbejdsgruppen anbefaler: .....</i>	19
<b>3. BILAG OG BAGGRUNDSMATERIALE .....</b>	<b>20</b>
<b>4. BILAG 1 .....</b>	<b>21</b>



## 1. Indledning

### Arbejdsgruppe 4 – Tværgående tiltag

*Det fremgår af kommissoriet, at arbejdsgruppen har følgende fokusområder: Tværgående rejseinformation, finansieringstiltag, samarbejde mellem myndigheder, organisering i den kollektive trafik, planlægningsmæssige tiltag.*

Arbejdsgruppen har beskæftiget sig med tværgående tiltag til reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen, herunder organisering og finansiering.

Prioriteringen af tiltag tager afsæt i den screening, som Incentive Partners har gennemført for Trængselskommissionen. I screeningen er tiltagene vurderet ud fra deres effekt på trængsel, klima, miljø og samfundsøkonomi. I screeningen er det også vurderet, hvilken effekt tiltaget har på overflytning fra bil til kollektiv trafik og cykel.

Arbejdsgruppen har ved sin prioritering taget højde for alle ovennævnte effekter. I arbejdsgruppens vurdering er der både set på de samfundsøkonomiske effekter, og på de effekter, som tiltagene er tiltænkt at skulle påvirke. Det betyder, at miljø- og klimatiltag også er vurderes ud fra effekt på *miljø og klima* og, at finansieringstiltag også er vurderet ud fra *finansieringspotentialer*. Endelig er relevante tiltag af en vis størrelse overordnet blevet vurderet ud fra deres påvirkning af *trængsel og overflytning*, hvor det har været muligt.

Arbejdsgruppen har igangsat yderligere analyser og udredninger for at belyse enkelte projekter eller sammenhænge. DSB og Trafikstyrelsen har holdt oplæg om takster i den kollektive trafik, Tetraplan har holdt oplæg om Mobility Management og Vejdirektoratet har holdt oplæg om en mulig fremtidig analyse af fordele og ulemper ved en ændring af vejbestyrelsesforholdene i hovedstadsområdet.

Med henblik på at operationalisere resultatet af prioriteringen har arbejdsgruppen inddelt de prioriterede tiltag på fem temaer. Fravalgte tiltag er listet i Bilag 1. De fem temaer er:

- Intelligent kapacitetsudnyttelse
- Kollektiv trafik med kunden i centrum
- Alternativ finansiering
- Bedre miljø og klima
- Finansiering med adfærdseffekter

Afrapportering, der også tager højde for de tiltag, som de øvrige arbejdsgrupper arbejder med, skal indgå i Trængselskommissionen samlede prioritering.



## **Tiltag under arbejdsgruppen:**

Organisering af den kollektive trafik

Øgede takster i den kollektive trafik

Tværgående trafikinformation og billetter, herunder reeltidsinformation

Øget fokus på stationsnærhedsprincippet

Optimering af signaler på tværs af vejbestyrelser i hovedstadsområdet

Udvikling af et samlet informationssystem (mobilapp) på tværs af kollektiv transport, cykler, delebiler, samkørsel mv.

Salg af offentlige aktiver som arealer og selskaber

Brugerbetaling på (større) infrastrukturanlæg

OPP

Privat medfinansiering

Afskaffelse af befodringsfradraget

Øget ejendomsbeskatning af private parkeringspladser

Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen

Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet

Ændring og forøgelse af registreringsafgiften

Ændring af kørselsgodtgørelse

Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler

Fremme af Euronorm 6

SCR-krav til tunge køretøjer

Udbredelse af elbiler, brint og gaskøretøjer

Øget anvendelse af biogas

Bidrag fra private grundejere og udviklingsselskaber samt offentlige myndigheder

Offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter som følge af infrastrukturinvesteringer, der skaber jordværdistigninger

*Analyse af potentialet for mobility management*

*Analyse af takststrukturer i den kollektive trafik*

*Analyse af vejbestyrelsesforhold*



## 2. Temaer

Af de prioriterede tiltag har arbejdsgruppen valgt at beskrive fem temaer jf. tabel 1. Temaerne fremkommer ved at sammensætte de tiltag og analyser, der umiddelbart hænger sammen.

**Tabel 1. Tiltag fordelt på temaer**

Temaer i arb.gr. 4	Tiltag
Tema 1 – Intelligent kapacitetsudnyttelse	<ul style="list-style-type: none"><li>- Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser</li><li>- Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af veje</li><li>- Vejbestyrelsesforhold</li><li>- Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.</li><li>- Mobility Management</li></ul>
Tema 2 – Kollektiv transport med kunden i centrum	<ul style="list-style-type: none"><li>- Organisering af den kollektive trafik</li><li>- Takster og takststruktur i den kollektive trafik</li><li>- Øget fokus på stationsnærhedsprincippet</li></ul>
Tema 3 – Alternativ finansiering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Brugerbetaling på større infrastrukturanlæg</li><li>- Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber</li><li>- Salg af offentlige arealer og selskaber</li></ul>
Tema 4 – Bedre miljø og klima	<ul style="list-style-type: none"><li>- Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer</li><li>- Øget anvendelse af biogas</li></ul>
Tema 5 – Finansiering med adfærdseffekter	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afskaffelse af befodringsfradraget for bilister</li><li>- Ændring og forøgelse af registreringsafgiften</li><li>- Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen</li></ul>

### **Tema 1 – Intelligent kapacitetsudnyttelse**

Arbejdsgruppen noterer sig, at et mere effektivt samarbejde på tværs af vejbestyrelser mellem kommuner og mellem stat og kommune ville kunne føre til en mere optimal udnyttelse af vejkapaciteten i hovedstaden. Det drejer sig bl.a. om bedre koordinering af signalanlæg og ”grønne bølger” for trafikken, men også om at se på regulering af bedre muligheder for at indrette vejnettet dels til lokal trafik, og dels til gennemkørende trafik. Desuden vil inddragelse af private virksomheder i planlægningen og udveksling af tværgående trafikinformation give en bedre udnyttelse af vejene og den kollektive trafik.

Arbejdsgruppen har således analyseret en række tiltag til forbedret samarbejde mellem myndigheder. Det drejer sig blandt andet om optimering af signalanlæg på tværs af kommunegrænser, samt betaling for bygnings- og



ledningsarbejders optagelse af vejarealer, som ville give et incitament for bygherren til at gøre arbejdet hurtigere færdig, og dermed optage vejarealer i kortest mulig tid. Begge tiltag ville kunne reducere trængslen i hovedstaden. Desuden er mobilitetsplanlægning blevet analyseret.

#### *Optimering af signalanlæg*

Formålet med optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser i hovedstadsområdet er at skabe et integreret system, som kan anvendes til at styre trafikken, herunder, hvis man ønsker det, at give prioritering til forskellige trafikantgrupper. En højere mobilitet kan sikres gennem grønne bølger i prioriterede korridorer for fx busser eller cykler. De trafikproblemer, der skal løses, er størst i de indre dele af hovedstadsområdet og i de lokale bycentre, hvor der er mange lyskryds og megen trafik.

Da kun 60 pct. af hovedstadsområdets signalanlæg indgår i signalsamordninger vurderes det, at der er et potentiale for at reducere *trængsel* og brændstofforbrug gennem en systematisk optimering af signalsamordninger. Desuden må nye adaptive signalsystemer formodes at øge effektiviteten væsentligt.

Vejdirektoratet har igangsat en analyse, som skal kortlægge, hvilke konkrete indsatser, der er nødvendige for at realisere tiltaget. Analysen vil inddrage kommunerne i hovedstadsområdet og forventes færdig efter sommerferien 2013. Tiltaget er også prioriteret i afrapportering fra arbejdsgruppe 1.

#### *ITS*

Tiltagene om tværgående trafikinformation, herunder realtidsinformation og udvikling af mobilapp, har arbejdsgruppen valgt at se under ét. Målsætningen er at give brugeren adgang til information på alle tidspunkter om det samlede trafiksystem både på vejene og i den kollektive transport. Det gælder også for myndigheder og trafikselskaber med henblik på genopretning af trafikken. Tiltagene har en middel effekt på *trængsel* og lav effekt på *miljø* og *klima* sammenlignet med omkostningerne til at gennemføre dem. ITS-tiltag, der ikke er tværgående er belyst i afrapportering fra arbejdsgruppe 1.

#### *Tværgående trafikinformation mellem myndigheder*

I mange tilfælde forventes det at være hensigtsmæssigt at implementere intelligent trafikstyring (ITS) på tværs af myndigheder. Vejdirektoratet og Københavns Kommune har således igangsat et pilotprojekt, som skal afdække et tættere koordineret samarbejde, herunder muligheden for at lave en fælles trafikledelses- og trafikinformationscentral i Hovedstadsområdet. Ligeledes har Movia, Metroen, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund, Trafikstyrelsen og Rejseplanen A/S et tværgående samarbejde om udveksling af trafikinformation på den fælles "Klar Besked Portalen", der primært henvender sig til selskabernes egne trafikinformationsmedarbejdere.



### *Tværgående trafikinformation for kunden*

En anden vinkel på problemstillingen består i at give brugeren bedre forudsætninger for at træffe sit valg om, hvordan brugeren vil foretage sin rejse. Der er allerede i dag flere initiativer, som sigter på at give brugeren konkret information.

På denne baggrund finder arbejdsgruppen, at det er vigtigt, at der for det første oprettes en fælles portal eksempelvis indenfor rammerne af Rejseplanen, hvor trafikelskaber og myndigheder stiller (realtids-) data til rådighed, så de kan indgå i udvikling af tværgående mobilapplikationer mv. Dernæst er det vigtigt, at der for kunden er én indgang til informationer på tværs. Dvs. ét sted, man kan henvende sig fx én internetside, ét telefonnummer og ét kundeservicecenter.

### *Betaling for bygnings- og ledningsarbejder mv.*

Arbejdsgruppen har desuden vurderet, hvorvidt betaling fra bygherrer for at optage vejarealer ved vejarbejder, bygnings- og ledningsarbejder mv. kan give en mere optimal udnyttelse af vejkapaciteten. Ud fra en *samfundsøkonomisk* betragtning vil dette være hensigtsmæssigt, idet der dermed betales for de gener, der tilføres trafikken.

Tiltaget har en høj effekt på *trængsel, miljø og klima. Finansieringspotentialet* vurderes dog at være begrænset, og det vil i givet fald kræve en ændring af vejloven. Der er først og fremmest tale om et instrument til at gøre anlægsperioden kortere og dermed reducere trængslen. Det samme gælder et tiltag om bedre koordinering af lednings- og vejarbejde, som er analyseret i arbejdsgruppe 1.

### *Mobility Management*

Mobility management også kaldet mobilitetsplanlægning handler bl.a. om planlægning, der reducerer efterspørgslen efter biltrafik, men fastholder mobiliteten. Det er især relevant for større virksomheder, kommuner og hospitaler mv., som har mange medarbejdere, der pendler hver dag, og som via deres transportvalg er med til at påvirke den omkringliggende trængsels- og miljøsituation.

Ved i højere grad at lave en fælles planlægning af transportbehov og muligheder for virksomhedens medarbejdere, samt evt. vare- og godstransport kan det medvirke til, at transportsystemet udnyttes mere effektivt. Der findes eksempler på, at samkørsel på virksomhedsniveau har været en stor succes bl.a. i Tyskland.

I dag må private parter ikke yde driftstilskud til busdrift, men kun *finansiere* via reklamer på busserne. Det vil derfor kræve en lovændring, såfremt der skal åbnes bredere op for privat *medfinansiering* af busdriften (eller anden



kollektiv trafik), så det f.eks. bliver muligt for virksomheder at yde tilskud til ekstra busdrift til erhvervsområder etc.

I praksis ordnes det i dag ved, at kommunen godt må modtage et tilskud fra en privat virksomhed og kommunen bruger så dette tilskud til at finansiere sin kollektive trafik med. Arbejdsgruppen mener, det ville være hensigtsmæssigt, hvis virksomheder direkte kan yde tilskud til trafikselskabet, hvilket bl.a. kan understøtte arbejdet med "Mobility Management".

Arbejdsgruppen finder, at mobilitetsplanlægning er et tiltag, der bør styrkes. Der bør udpeges en enhed, der samler og formidler viden og værktøjer. Det kunne fx være MOVIA, som i forvejen kender den kollektive trafik og serviceniveauet i kommunerne.

For at give gennemslagskraft bør Mobility Management indgå i den statslige planlægning (Planloven).

#### *Vejbestyrelsesforhold*

Med det mål at optimere fremkommeligheden på det eksisterende vejnet, må det sikres at investeringer i kapacitetsudnyttelse ikke modsvarer at kapacitetsreduktioner hos andre vejbestyrelser. Det er afgørende, at der tænkes i sammenhænge og effektiv trafikafvikling på de veje i Hovedstadsområdet, der har national eller regional betydning, samt de veje, der bærer den største trafik. Det er nødvendigt at betragte det overordnede vejsystem som et sammenhængende net og ikke som en række enkeltstående forbindelser.

Den nuværende fordeling af vejbestyrelsesansvaret mellem to myndighedsniveauer, kommune og stat, rummer såvel fordele som ulemper. Blandt fordelene kan nævnes, at det lokalt giver den enkelte kommune stor mulighed for at gennemføre egen trafikpolitik på det vejnet, der ligger indenfor kommunens grænser. Fordelen afspejler sig imidlertid også i en tilsvarende ulempe, idet de trafikpolitiske hensyn inden for kommunegrænsen ikke nødvendigvis harmonerer med tilsvarende trafikpolitiske hensyn og prioriteringer for den regionale trafik. Det kan betyde manglende effektivitet i det samlede trafiksystem. For langt den største del af vejnettet er der en klar og fornuftig arbejdsdeling mellem de to niveauer. Der er imidlertid nogle veje med både en lokal og en regional funktion, som kan give udfordringer.

Eksempelvis viser nedenstående figur, hvordan Roskildevej, som en af de vigtige regionale trafikforbindelser, administreres af 7 forskellige kommuner over en relativ kort strækning på ca.18 km.







Med henblik på at udvikle løsningsmodeller i relation til de skitserede problemstillinger, foreslås det, at der gennemføres en analyse af fordele og ulemper ved forskellige samarbejdsformer og ændrede vejbestyrelsesforhold. En afvejning af lokale trafikpolitiske mål med hensyn til en trafikal effektivitet i hele hovedstadsområdet kan sikres ved forskellige former for frivillige og forpligtende aftaler. Det kan også ske ved en ændret fordeling af de overordnede veje mellem staten og kommunerne.

Uanset at der på vejtrafikområdet er andre rollehavere og andre rammevilkår, så gælder det på samme måde som ved kollektiv trafik, at trafikanterne skal opleve et så gnidningsfrit trafiksystem som muligt.

Optimering af signalanlæg over kommunegrænser i hovedstaden kan således være et eksempel på et område, hvor en teknisk samordning er det mest produktive. Der er dog også behov for at analysere, om der kunne være yderligere organisatoriske effektivitetsgevinster.

#### *Arbejdsgruppen anbefaler:*

- *Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser er et vigtigt tiltag, som vil kunne bidrage til at reducere trængslen og kunne gennemføres for relativt få midler og på kort sigt.*
- *Arbejdsgruppen anerkender at der allerede er samarbejde på tværs af vejbestyrelser, og ønsker på den baggrund en analyse af, om der kan opnås yderligere fordele ved at arbejde med organiseringen af vejtrafikken på længere sigt.*
- *Derudover anbefaler arbejdsgruppen, at der etableres lovgivningsmæssig adgang til, at vejmyndigheder kan indføre økonomiske incitamenter til hurtig og effektiv afvikling af bygnings- og ledningsarbejder.*
- *Det er desuden vigtigt, at der på en fælles IT-plattform, hvor trafikelskaber og myndigheder stiller (realtids-) data til rådighed, så de kan indgå i udvikling af tværgående mobilapplikationer mv.*
- *Dernæst er det vigtigt, at der for kunden er én indgang til informationer på tværs.*
- *Endelig skal det som led i mobilitetsplanlægning være muligt for private virksomheder at tilkøbe kollektiv trafikbetjening.*

## **Tema 2 – Kollektiv transport med kunden i centrum**

### *Målsætninger for fremtidig organisering*

Arbejdsgruppens arbejde med organisering af den kollektive trafik tager udgangspunkt i, at kvaliteten af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet overordnet er god sammenlignet med tilsvarende storbyområder. På samme tid har arbejdsgruppen imidlertid, bl.a. på baggrund af de analyser, der blev foretaget i den forhenværende arbejdsgruppe 7, identificeret et behov for bedre sammenhæng i den kollektive trafik og dermed en mere integreret og koordineret kollektiv trafik med kunden i centrum. Det er ikke mindst vigtigt i forhold til at gøre den kollektive trafik attraktiv over for nye kunder og for at kunne bidrage til reduktionen af trængsel i hovedstadsområdet.



Arbejdsgruppen noterer sig, at Transportministeriet i marts 2013 offentliggjorde Evaluering af lov om trafikskelskaber, hvor tre mulige scenarier for organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet analyseres i form af a) et udvidet direktørsamarbejde, b) en paraplyorganisation og c) en integreret organisation. Arbejdsgruppen noterer videre, at det i evalueringen indstilles, at man etablerer en paraplyorganisation samt, at Evaluering af lov om trafikskelskaber er sendt i offentlig høring med frist d. 31. maj 2013.

Trængselskommissionen – herunder flere af arbejdsgruppens medlemmer – har desuden besøgt London, hvor man blandt andet hørte om erfaringerne med en dybt integreret organisation i form af *Transport for London*. Transport for London er indkøber af alle transportformer og planlægger desuden trafikken på et strategisk vejnet. Denne samlede indsats betyder, at der sker en strategisk fokusering på at styrke både cykeltrafik og kollektiv trafik med mange forskellige midler i et klart samspil. On-line information er tilgængeligt for såvel kunden som for tredjemand, der ønsker at anvende denne viden i kommercielt øjemed. I tilfælde af hændelser - såvel planlagte som uplanlagte – håndteres koordinationen i en samlet styringscentral, der sørger for at skabe den bedst mulige trafikafvikling på tværs af transportformerne.

Arbejdsgruppen finder, at en kommende organiseringsændring skal sikre en kollektiv trafik, der sætter kunden og den samlede rejse i centrum. Arbejdsgruppen peger navnlig på fire målsætninger, som organiseringen af den kollektive trafik skal opfylde, for at skabe et kundeorienteret system:

**En kundeflade at forholde sig til:** Den kollektive trafik skal have ét fælles ansigt over for kunden – uanset transportform. Det betyder eksempelvis, at kunden kun skal forholde sig til én hjemmeside, ét telefonnummer, ét hittegodskontor mv.. Med andre ord skal den kollektive trafik have et fælles *brand* i Hovedstadsområdet på tværs af transportformerne. Som et led i heri bør kunden have adgang til on-line realtidsinformationer i et samlet system, der giver information om alle rejsemuligheder på en given tur her og nu. Systemet skal også omfatte de fleksible former, som delebiler, bycykler og samkørsel.

**Reetablering af drift efter hændelser:** Alle transportformer bør have en samlet indsats for at begrænse effekter af hændelser. Der er et samarbejde i gang mellem Bane Danmark og DSB, men dette bør omfatte hele den kollektive trafik samt inddrage vejtrafikken. Målet er, at der løbende gives de bedst mulige informationer til alle operatører samt, at relevant information videregives til kunderne.

**Attraktive terminaler:** Terminaler skal være attraktive steder og ansvaret for dette skal placeres mere entydigt end det er tilfældet i dag. Park&Ride bør i den sammenhæng inddrages i puljen af terminaler. I



den nuværende organisering er udviklingen af terminaler delt mellem mange parter.

**Strategisk planlægning:** Den langsigtede strategiske planlægning af hele transportsystemet bør koordineres og ses ud fra kundernes behov på den samlede rejse. Der skal ske en bedre koordinering af både den kollektive og den individuelle transport, så den samfundsmæssige investering optimeres og den kollektive trafik styrkes. Derudover er det vigtigt, at der opnås en fælles og systematiseret vidensbase og en veludviklet varetægelse af sektoransvaret for den kollektive trafik. Med henblik på at forbedre den kollektive trafik er det i den sammenhæng centralt, at den indsamlede viden anvendes målrettet – bl.a. til at *benchmarke* de enkelte kollektive trafiksselskaber i forhold til hinanden og deres performance på passagertilfredshed samt i forhold til tilsvarende internationale systemer.

#### *Takster i den kollektive trafik*

Arbejdsgruppen har i diskussionen om takster i den kollektive trafik særligt drøftet to væsentlige målsætninger for takstsystemet, der begge har for øje at reducere barriererne for at benytte den kollektive trafik. For det første er det en vigtig målsætning, at prisstrukturen er enkelt og let forståelig. For det andet er det væsentligt, at takststrukturen er indrettet på en måde, der er fair og understøtter den kollektive trafiks mulighed for at tiltrække nye kunder. Det vil sige, at takststrukturen ikke må fungere som en barriere for at tiltrække nye kunder men samtidig, at takststrukturen også understøtter den kollektive trafiks rolle som attraktivt pendlermiddel.

En ændring af takstsystemet kan enten tilrettelægges, så den er provenuneutral - og dermed hovedsageligt søger at påvirke brugernes adfærd – eller indrettes med henblik på at justere provenuet fra den kollektive trafik.

Effekten af at ændre taksterne i den kollektive trafik afhænger af kundernes prissølsomhed. Rejsehjemmelundersøgelser viser i den forbindelse et meget sammensat billede af kundernes ageren i forhold til forskellige billetprodukter. Forskellige kundetyper agerer efter forskellige rationaliteter. Visse kunder reagerer økonomisk forudsigeligt på prissignaler hvorimod andre reagerer mere uforudsigeligt. Eksempelvis benytter mange unge sig af kontantbilletter selvom, at det samlet set ville være billigere for dem at købe klippekort eller periodekort.

Med ovenstående in mente har arbejdsgruppen overordnet identificeret tre idealtyper af brugere af det kollektive trafikssystem; pendleren, den fritidsrejsende og den lejlighedsvis bruger.

**Pendleren** er hyppig og fast bruger af den kollektive trafik og afhængig af systemet for transport mellem arbejde og hjem. Det betyder dels, at pendleren



hovedsageligt anvender systemet i spidsbelastningsperioderne og dels at rejserne typisk betales via periodekort. Via periodekort opnår pendleren de laveste priser og vedkommende vurderes generelt at være mindre prisfølsom overfor ændringer i takststrukturen end de øvrige brugere af den kollektive trafik.

**Den fritidsrejsende** er fortrolig med kollektiv trafik og gør brug heraf i forbindelse med rekreative formål og andre rejser i hovedstadsområdet. I forhold til pendleren er den fritidsrejsende nemmere at påvirke til at rejse uden for spidsbelastningsperioderne og vurderes samtidig at være mere prisfølsom overfor ændringer i takststrukturen. Idet kollektiv trafik er en fast bestanddel af den fritidsrejsendes transportforbrug vurderes klippekort at være den oftest benyttede billetform – hvorved den fritidsrejsende typisk ligger i mellemsegmentet for omkostninger ved at rejse.

**Den lejlighedsvis bruger** er kun sjældent gæst i den kollektive trafik. Det kunne eksempelvis være pendlerbilisten, der finder barriererne for at skifte til kollektiv trafik høje. Den lejlighedsvis bruger er navnlig interessant ud fra et overflytningsperspektiv. Den lejlighedsvis bruger vurderes generelt at være mere prisfølsom end de øvrige brugere af kollektiv trafik, men står samtidig over for de højeste omkostninger for rejser, idet vedkommende typisk vil benytte sig af kontantbilletter, som er den dyreste måde at betale for rejsen på.

**Tabel 2. Brugere af den kollektive transport**

Idealtyper	Prisfølsomhed	Fleksibilitet	Typisk betalingsmåde
Pendleren	Lav	Lav	Pendlerkort (billig)
Den fritidsrejsende	Medium	Medium	Klippekort (medium)
Den lejlighedsvis bruger	Høj	Lav/medium	Kontantbillet (dyr)

Mens pendlerkortet tilbyder en lav pris i international sammenhæng, er prisniveauet for kontantbilletter mærkbart dyrere i Danmark i forhold til andre sammenlignelige lande. Det nuværende takstsystem tilbyder således den lejlighedsvis bruger de dyreste billetter (kontantbilletter), mens den fuldbefarne bruger af den kollektive trafik opnår de billigste billetter (periodekort). En sideeffekt ved dette er, at den kollektive trafik opnår den laveste enhedspris i de perioder, hvor kapacitetsudnyttelsen er størst og hvor udvidelse af kapaciteten er mest omkostningsfuld.

Henset til de forskelle i prisfølsomhed, der overordnet karakteriserer de forskellige typer af brugere finder arbejdsgruppen, at man fremadrettet bør fokusere på, at takststrukturen i højere grad målrettes at invitere den lejlighedsvis bruger ind i den kollektive trafik. Det vil sige, at introprisen for at



forsøge sig med kollektiv trafik forholdsmæssigt bør nedbringes. Dog finder arbejdsgruppen, at det skal foregå på en måde, hvor man ikke samtidig flytter pendlere fra den kollektive trafik og over i bil – med deraf følgende negative konsekvenser miljø og trængsel på vejnettet.

I forbindelse med arbejdsgruppens virke har Trafikstyrelsen udarbejdet en kort analyse af potentialet i en omlægning af takster. Analysen viser, at prisniveauet i sig selv kun er af mindre betydning for overflytningspotentialet og at succesfulde taksttiltag som mobilbilletter og *hypercard* har været karakteriseret ved enkle takststrukturer og let tilgængelige produkter for kunden at benytte sig af – eksempelvis i form af betaling via mobiltelefon.

I analysen vurderes det videre, at der fortsat er store forskelle mellem de mange takstsystemer, der anvendes i den kollektive trafik i Danmark, samt at der er et potentiale for at forenkle takststrukturen.

Arbejdsgruppen finder samlet, at der eksisterer to ”nemme” tiltag, der vil bidrage til mere attraktiv kollektiv trafik og dermed øge overflytning:

- Forenklet takststruktur, der gør det nemt for kunden at overskue priser og rabatter.
- Smarte og fleksible betalingsløsninger som fx mobilbilletter og rejsekortet, der gør det kollektive trafikssystem nemt tilgængeligt for brugerne.

I takt med, at efterspørgslen på kollektiv trafik øges vil det være tilsvarende vigtigt også at fokusere på den kollektive trafiks muligheder for at håndtere en øget passagertilgang – navnlig i myldretidstrafikken. I den forbindelse noterer arbejdsgruppen sig særligt to ”svære” forhold, som det vil være nødvendigt at adressere på længere sigt.

- At gøre spidsbelastningsperioderne mindre koncentrerede og optimere kapacitetsudnyttelsen – eksempelvis ved en højere grad af prisdifferentiering. Givet at pendlertrafikken er mindre prisfølsom end øvrige segmenter, kan det vise sig svært at håndtere på kort sigt.
- Kundernes forventning til serviceniveauet – navnlig i spidbelastningsperioderne. På centrale strækninger er der således allerede i dag en udfordring i at afstemme forventninger om sædekapaцитet i myldretiden.

### *Stationsnærhed*

Arbejdsgruppen vurderer, at Stationsnærhed har stor betydning for, om passagerer vælger den kollektive transport. Stationsnærhed som planlægningsværktøj er desuden et effektivt instrument, der understøtter, at en



højere andel benytter den kollektive transport og dermed bidrager til at afhjælpe *trængslen* på vejene.

Tiltaget har et *overflytningspotential*e med henblik på at tiltrække flere rejsende til den kollektive trafik, og vil være gavnligt fortsat at have fokus på. For det offentlige er der ingen omkostninger. Effekterne af en ændring på *trængsel*, *miljø* og *klima* er langsigtede, men ses allerede, så arbejdsgruppen vurderer, at det er vigtigt at fortsætte håndhævelsen af stationsnærhedsprincippet, så det fortsat påvirker bosætning og udvikling af erhvervsområder. Man skal dog gøres sig klart, at det kan indebære en omfordeling af udviklingsmuligheder. På længere sigt kan trafikbetjeningen gå hånd i hånd med en højere udnyttelsesgrad, og dermed give en økonomisk nettogevinst. Arbejdsgruppe 3 har også fokus på Stationsnærhed.

*Arbejdsgruppen anbefaler:*

- *At det sikres, at en fremtidig organisering af den kollektive trafik i Hovedstaden bidrager til at opfylde de målsætninger, som arbejdsgruppen har identificeret for et kundeorienteret system.*
- *At man på kort sigt omlægger takster i den kollektive trafik så man opnår (1) en forenklet takststruktur og (2) intelligente betalingsløsninger, der gør det nemt for brugeren at benytte kollektiv trafik.*
- *At man på længere sigt – og i overensstemmelse med stigende pres på kapaciteten i den kollektive trafik – fokuserer på (1) at optimere kapacitetsudnyttelsen ved spredning af myldretiden herunder via tilretning af incitamentet i takststrukturen og (2) søger at afstemme forventninger om serviceniveau og kapacitetsudnyttelse i kollektiv trafik i myldretiden.*
- *At fremadrettede ændringer i takststrukturen indrettes så den kollektive trafik bliver bedre til at invitere nye brugere indenfor – herunder reducerer barriererne for den lejlighedsvis bruger.*
- *At det er vigtigt at fastholde fokus på stationsnærhed mindst med samme styrke som hidtil.*

### **Tema 3 – Alternativ finansiering**

#### *Brugerbetaling*

Det kan være relevant at overveje om kommende større nye infrastrukturprojekter vil kunne betales af brugerne i form af brugerbetaling.

Brugerbetaling er i forvejen kendt fra de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og den kommende Femern forbindelse. Brugerbetaling er desuden meget udbredt i en række andre lande som fx Norge, Frankrig, Spanien og Italien, hvor der opkræves betaling for at køre på mange motorvejsstrækninger. I Norge er flere vej- og broprojekter helt eller delvist *finansieret* af brugerne gennem lokale eller statslige bompengeselskaber.





Muligheden for brugerbetaling undersøges for tiden i forhold til en Østlig ringvej i København og er politisk blevet besluttet som finansieringskilde for en ny Fjordforbindelse ved Frederikssund. Begge projekter har til formål at forbedre fremkommeligheden.

Hvis der indføres brugerbetaling på nogle ny forbindelser, mens det eksisterende vejnet fortsat er gratis at benytte vil en større eller mindre del af den trafik, der ellers ville have fordel af at benytte en ny forbindelse i stedet vælger de eksisterende gratis parallelle ruter for at undgå betaling – dette fænomen kaldes ”sivetrafik”.

Der kan være flere måder at undgå u hensigtsmæssig sivetrafik på. Forskellige trafikale foranstaltninger og trafikreducerende tiltag på eksisterende ruter kan bidrage til at mindske sivetrafik eller reducere generne herved. Det kan fx være lastbilforbud, reduceret hastighed eller trafiksanering på eksisterende ruter. Men det vil ikke i alle situationer være hensigtsmæssigt at nedklassificere alternative ruter. Det er principielt en mulighed i stedet at pålægge brugerbetaling på parallelle ruter.

Brugerfinansieringspotentialet afhænger af det konkrete projekt, og det skal således analyseres grundigt, om det konkrete projekt kan brugerfinansieres, så der undgås en evt. u hensigtsmæssig trafikale effekt fx omvejskørsel. Alternativet kan være, at der pga. offentlige budgetrestriktioner slet ikke investeres i infrastruktur.

#### *Bidrag fra private udviklingsselskaber til medfinansiering af infrastruktur*

Også bidrag fra grundejere kan under visse omstændigheder *medfinansiere* nye infrastrukturprojekter.

Nye transportforbindelser øger ofte værdien af jordarealer og ejendomme, fordi lokaliteten bliver mere attraktiv som følge af den forbedrede tilgængelighed.

Der er dokumentation for, at infrastrukturprojekter kan have relativt stor effekt på ejendomspriser og grundværdier. Værdistigningerne er en kapitalisering af beboernes og virksomhedernes fremtidige rejsetidsbesparelser.

Muligheden for at opnå privat medfinansiering vil afhænge af, hvor vanskeligt det er at realisere potentialet. Hvis der er organisatoriske fordele ved det, kan projekter i nogle tilfælde udbydes i et offentligt-privat partnerskab (OPP). OPP skaber ikke i sig selv *finansiering*. Projektet *lånefinansieres*, og lånene skal efterfølgende tilbagebetales af det offentlige i form af afdrag til den private part medmindre det kombineres med eksempelvis brugerbetaling og bidrag fra private grundejere og udviklere.

Et godt eksempel på, at *finansieringspotentialet* kan være højt er erfaringerne fra fx Metro til Nordhavn, hvor bidrag fra grundejere og udviklingsselskaber udgør en væsentlig del af *finansieringen*. Ekstrabetaling fra grundsalg



*finansierer* næsten 1 mia. kr. ud af de samlede anlægsomkostninger på 2,3 mia. kr. Dertil kommer, at grundarealerne bliver stationsnære, hvilket betyder, at der må bygges ca. 30 pct. mere pga. stationsnærhedsprincippet.

#### *Salg af offentlige arealer og selskaber*

Salg af offentlige arealer og selskaber til medfinansiering af infrastruktur Dernæst har der også været set på forslag om alternativ finansiering fra salg af offentlige arealer og selskaber. Finansieringspotentialet kan imidlertid ikke vurderes, da der ikke er en opgørelse over potentielle arealer, og da store dele af de offentlige arealer allerede indgår i finansiering af den nuværende metropolplanlægning. Arbejdsgruppe ønsker derfor en kortlægning af offentlige arealer, der potentielt vil kunne indgå som finansiering i forbindelse med udviklingsprojekter fx ubenyttede DSB-arealer mv.

#### *Arbejdsgruppen anbefaler:*

- *At brugerfinansiering er et virkemiddel, der under de rette omstændigheder kan benyttes for udvalgte anlægsprojekter.*
- *At redskabet bør afsøges i forbindelse med konkrete projekter.*
- *At bidrag fra udviklingselskaber, herunder finansieringsbidrag til infrastruktur og indskud fra det offentlige, kan omsættes til konkrete infrastrukturbidrag.*
- *At det skal kortlægges, om frasalg af infrastrukturnære offentlige arealer kan anvendes til at finansiere nye anlæg.*

### **Tema 4 – Bedre miljø og klima**

#### *Anvendelse af el- og brintbiler*

For at fremme indfasningen af nye drivmidler i transportsektoren, der kan være med til at indfri målsætningerne om et CO<sub>2</sub>-neutralt samfund, bør der løbende arbejdes med en vifte af teknologier, der er karakteriseret ved, at de hver i sær befinder sig på forskellige stadier både teknologimæssigt og omkostningsmæssigt.

Der vil således være varierende grader af barrierer for indførelsen, der enten knytter sig til hvor udviklet og tilgængelig teknologien er, og hvad den koster set i forhold til de traditionelle brændstoffer.

På længere sigt i takt med, at teknologierne markedsmodnes og bliver prismæssigt konkurrencedygtige forventes en positiv *samfundsøkonomisk* effekt for elbiler og gaskøretøjer.

Selvom effekten først indtræffer på længere sigt, kan indfasningen fremmes via konkrete aktiviteter på kort sigt, der fremmer viden og erfaring med de nye teknologier.





Der bør derfor arbejdes med at gennemføre incitamentter til, at flådeejere og befolkningen vil anvende de alternative drivmidler. Incitamentter kan skabes gennem differentieret betaling for parkering, samt ved kommende brug af brugerbetaling og roadpricing.

#### *Øget anvendelse af biogas*

Med baggrund i konkrete demonstrationsforsøg og netværk kan ligeledes afdækkes, hvorledes anvendelsen af biogas kan indføres i transportsektoren. Dette gennemføres ved nærmere undersøgelser, om hvorledes man mest hensigtsmæssigt kan øge brugen af gas i transportsektoren, og hvor naturgas kan være en midlertidig løftestang til brugen af biogas.

Sammenfattende er der ingen afgørende gavn for *samfundsøkonomien* på kort sigt. For at sikre en grøn omstilling på lang sigt at sikre, at det er muligt at indfri målsætningen om, at Danmark skal være uafhængig af olie og gas.

For at sikre en konkurrencedygtig transportsektor, skal der tænkes på at indføre nye teknologier med henblik på en markedsudrulning. Ligeledes skal der sikres en bred række af energikilder til transportsektoren, der kan sikre forsynings sikkerheden. Samlet vil der på længere sigt være mulighed for en reduktion af energiforbruget og *miljøbelastningen*.

#### *Arbejdsgruppen anbefaler:*

- *At, i det omfang alternative drivmidler er klar, så implementeres de bl.a. gennem konkrete flåder som eksempelvis renovationskøretøjer, i den kollektive trafik, hjemmepleje, mv.*
- *At der gennem en forsøgsordning skal etableres en række demonstrationsprojekter, der yderligere understøtter viden og kan underbygge en markedsudvikling.*
- *At et vigtigt virkemiddel er miljøzoner (behandles i arbejdsgruppe 1)*
- *At benytte økonomiske incitamentter fx i form af lavere P-betaling til fremme af køretøjer med alternative drivmidler*

### **Tema 5 – Finansiering med adfærdsændringer**

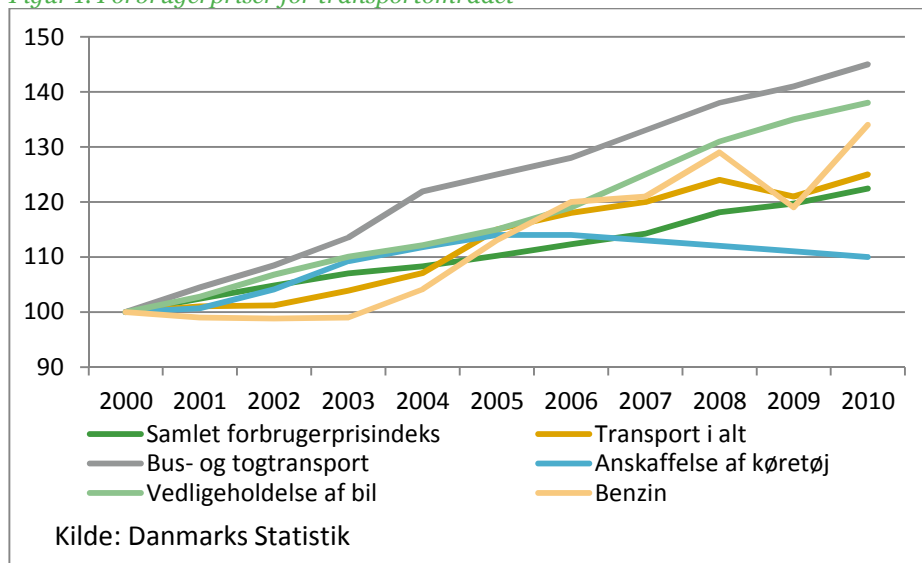
Hvis man grundlæggende vil ændre på balancen mellem omkostningerne ved bil og kollektiv transport kan man ændre på den eksisterende afgiftsstruktur i transportsektoren.

I perioden 2000 til 2010 er den samlede omkostning ved at køre bil steget med 16 pct., mens omkostningen ved at køre kollektivt er steget med 45 pct. Der er således en ændret balance, som man kan tilbageføre, hvis de samlede forslag i Trængselskommissionen skal bidrage til at øge væksten i den kollektive trafik og cykeltrafik.

Figur 1 viser, at der er sket en forholdsvis stor stigning i priserne for kollektiv transport, som også er noget større end stigningen i det generelle prisniveau.



Figur 1. Forbrugerpriser for transportområdet



Arbejdsgruppen har set på virkemidler, der kan skabe provenu og samtidigt ændre trafikanternes adfærd i en mere grøn retning bl.a. ved en afskaffelse af befodringsfradraget eller en omlægning, så det kun gives til pendling med kollektiv trafik samt en ændring af registreringsafgiften.

#### Afskaffelse af befodringsfradraget for bilister

Formålet med befodringsfradraget er at sikre mobilitet og regional balance. Det vurderes, at den *samfundsøkonomiske* effekt af afskaffelse af befodringsfradraget vil være negativ på grund af de mobilitetsreducerende konsekvenser.

Tiltaget vil dog have en høj effekt på *trængsel, miljø og klima*.

*Finansieringspotentialet* vurderes at være højt til ca. 700 mio. kr.

#### Ændring og øgning af registreringsafgiften

Der er også foreslået en højere og grønnere registreringsafgift, og det vurderes at have et højt *finansieringspotential* på ca. 1-1,5 mia. kr. pr. år, samt en høj effekt på *trængsel*.

Tiltaget vurderes samlet set at give et *samfundsøkonomisk* tab, da de samlede afgifter i transportsektoren vurderes at være for høje i forhold til det, der kan begrundes ud fra hensyn til *miljø, trængsel* og uheld.

Virkemidlerne har forskellige målgrupper. Tiltaget vedrørende registreringsafgiften har til formål at få personer, der overvejer at købe bil, til enten at udskyde eller helt fravælge købet og dermed fortsætte med den kollektive trafik og/eller cykel. En ændring i befodringsfradraget til fordel for kollektiv trafik og reduktion af takster i den kollektive trafik, har derimod bilpendlere som målgruppe, idet de derigennem skal tilskyndes til ikke at køre i bil til og fra arbejde. Tilsvarende kan det bidrage til at fastholde pendlere med den kollektive trafik.



### *Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen*

Et andet tiltag, der både har et finansieringspotentiale, og som kan påvirke trafikanternes adfærd i en grøn retning, er beskatning af fri parkering på arbejdspladsen, så det beskattes som andre frynsegoder. Værdien af fri parkering afhænger dog af den geografiske beliggenhed.

Tiltaget øger den direkte omkostning ved parkering, hvorved pendling i bil bliver dyrere. Det vil reducere *trængslen* og forbedre *miljø* og *klima*.

Såfremt beskatningen udelukkende sker i København eller centralkommunerne vil det være problematisk set i forhold til København attraktivitet som erhvervsby. Forslaget skal derfor omfatte hele landet, men skatteværdien af fri parkering vil afhænge af parkeringsmarkedet og -mulighederne i lokalområdet. Derfor antages skatteværdien af fri parkering at være højest i de centrale dele af København.

Skattefritagelsen vedrørende arbejdsgiverbetalt parkering blev indført ved lov nr. 437 af 10. juni 1997. Skattefritagelsen er møntet på de situationer, hvor arbejdsgiveren refunderer en ansats parkeringsudgifter (og værdien således kan opgøres). I de tilfælde hvor arbejdsgiveren ejer eller lejer et parkeringsareal til sine ansatte, er de ansatte i praksis aldrig blevet beskattet – heller ikke før ændringen i 1997.

De nævnte tiltag, der har til hensigt at ændre på efterspørgslen af transportmiddel i en mere grøn retning kan i et længere perspektiv tænkes sammen med roadpricing og brugerbetaling på nye vejanlæg, idet der opnås nogle af de samme adfærdseffekter.

### *Arbejdsgruppen anbefaler:*

- *At ændre befordringsfradraget, så det alene gives til pendlere i den kollektive transport.*
- *At hvis der skal skaffes et væsentligt provenu til investeringer, kan registreringsafgiften ændres, så balancen mellem omkostningerne til bilkørsel og kollektiv trafik tilbageføres.*
- *At der indføres indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen.*



### **3. Bilag og baggrundsmateriale**

Bilag 1. Prioriteringsskemaer.

Bilag 2. Notater fra MOVIA om Mobility Management og Rejseportal.

Bilag 3. Notat fra Tetraplan om Mobility Mangement.

Bilag 4. Notat fra Trafikstyrelsen om takster i den kollektive trafik.



#### 4. Bilag 1

Der har i prioriteringen været arbejdet med følgende tre kategorier af tiltag, som er den inddeling, der var i Screeningsrapporten:

1. Kategori: Forslag til intelligent udnyttelse af vejkapacitet, der bl.a. ved hjælp af informationsteknologi, intelligent styring og ITS styrker organisering, effektivisering og samarbejde på tværs af transportformer.
2. Kategori: Forslag til tiltag rettet mod reduktion af forurening fra transportsektoren.
3. Kategori: Forslag til tiltag rettet mod finansiering og adfærd.

De tre kategorier af tiltag har arbejdsgruppe 4 listet i prioriteringstabellerne 1-3, der viser effekten af gennemførelse af forslagene.

**Table 1. Vurdering af intelligent udnyttelse af vejkapacitet (I)**

Tiltag	Overflytning	Trængsel	Miljø	Klima	Samfundsøkonomi
2.34 Optimering af signaler på tværs af vejbestyrelser i hovedstadsområdet		High Positive	High Positive	High Positive	High Positive
1.35 Øget fokus på stationsnærhedsprincippet		High Positive	High Positive	High Positive	Neutral
1.30 Tværgående trafikinformation og billetter		High Negative	High Negative	High Negative	Neutral
2.45 Udvikling af et samlet informationssystem (mobilapp) på tværs af ...		Neutral	Neutral	Neutral	Neutral

**Table 2. Vurdering af tiltag rettet mod miljø (M)**

Tiltag	Overflytning	Trængsel	Miljø	Klima	Samfundsøkonomi
4.3 SCR-krav til tunge køretøjer		High Negative	High Positive	High Negative	High Negative
4.7 Udbredelse af elbiler, brint og gaskøretøjer		High Negative	High Positive	High Negative	High Negative
4.8 Øget anvendelse af biogas		High Negative	High Positive	High Negative	High Negative
4.2 Fremme af Euronorm 6		High Negative	High Negative	High Negative	High Negative
3.19 Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler		High Positive	High Positive	High Positive	High Positive



**Tabel 3. Vurderinger af tiltag rettet mod finansiering og adfærd (F)**

Tiltag	Overflytning	Potentiale	Trængsel	Miljø	Klima	Samfundsøkonomi
3.1 Bidrag fra private grundejere- og udviklingselskaber samt offentlige...		Green, Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green
3.12 Privat medfinansiering		Grey	Yellow	Yellow	Yellow	Green
3.16 Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet		Yellow, Green	Green	Green	Green	Green
3.9 Brugerbetaling på (større) infrastrukturanlæg		Grey	Green	Grey	Grey	Red, Green
3.15 Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen		Green	Green	Green	Green	Grey
3.18 Ændring af kørselsgodtgørelse		Yellow	Yellow	Green	Green	Grey
3.11 OPP		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Grey
3.2 Offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter...		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Grey
3.10 Øgede takster i den kollektive trafik		Green	Grey	Red	Red	Grey
3.3 Salg af offentlige aktiver som arealer og selskaber		Grey	Yellow	Yellow	Yellow	Red
3.13 Afskaffelse af befordringsfradraget		Green	Green	Green	Green	Red
3.17 Ændring og forøgelse af registreringsafgiften		Green	Green	Grey	Grey	Red
3.14 Øget ejendomsbeskatning af private parkeringspladser		Grey	Grey	Grey	Grey	Grey

De prioriterede tiltag er samlet i fem temaer, som er behandlet i afsnit 3.

Nedenfor følger en liste over de fravalgte tiltag. De er fravalgt med afsæt i den samfundsøkonomiske effekt, som er vurderet i Screeningsrapporten, samt barrierer for gennemførelse af tiltaget som ligeledes er beskrevet i Screeningsrapporten samt tidligere arbejdsgruppers rapporter. Barrierer for gennemførelse kan være, at tiltaget kræver yderligere analyser, indeholder komplekse juridiske problemstillinger mv.

4.3 og 4.2 om SCR-krav til lastbiler og Euronorm 6 har arbejdsgruppen fravalgt, fordi de er ved at være gennemført, og at det derfor vil have en lav *samfundsøkonomisk* effekt at gøre yderligere.

3.19 om skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler er fravalgt, fordi arbejdsgruppen ønsker at fokusere på tiltag med større effekt.

3.18 om ændring af kørselsgodtgørelse er fravalgt, fordi det ikke har en *finansieringseffekt*, har lav effekt på *trængsel* og kræver yderligere analyser af den *samfundsøkonomiske* effekt.



3.11 om OPP er fravalgt som selvstændigt tiltag, idet det ikke giver ny finansiering. OPP er i stedet nævnt under tema 3, hvor det er koblet til brugerbetaling og bidrag fra grundværdistigninger, og skal analyseres i forhold til konkrete projekter.

3.2 om offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter er fravalgt. Det skyldes dels, at finansieringspotentialer er lavt, dels er der tale om en omfordeling, der tager skattefinansiering til offentlige ydelser fra andre sektorer, og at de kommunale udligningsordninger vil reducere skatteindtægten.

3.10 om ensidige øgede takster i den kollektive trafik har arbejdsgruppen fravalgt, fordi det har en negativ effekt på *miljø, klima og overflytning* til den kollektive transport. Arbejdsgruppen har valgt at se det i sammenhæng med analyse af takster og takststrukturer i den kollektive trafik, herunder øget prisdifferentiering.

3.14 om øget ejendomsbeskatning af private parkeringspladser er fravalgt, fordi det er i modstrid med grundlovens § 73, og desuden formentlig vil have en begrænset *finansieringseffekt*.