

Nye tal fra Vejdirektoratet bekræfter Krakas skepsis over for betalingsringen

Tidsgevinsterne vil kun være meget små

Cheføkonom Jens Hauch

I Krakas nylige indlæg i Analyse i Politiken d. 10.1.2011 ([Læs mere](#)) indgik en beregning af, hvilke indkomstgrupper der vil vinde ved en betalingsring omkring København. Nye tal fra Vejdirektoratet (VD) viser imidlertid, at tidsbesparelserne vil være endnu mindre end først antaget.

Centrale pointer:

- Stort set alle bilister vil blive dårligere stillet med en betalingsring end uden
- Samlet set vil bilisterne i hovedstadsområdet miste over 1 mia. kr. årligt
- Klima- miljøeffekterne er begrænsede
- En betalingsring er næppe et attraktivt finansieringsinstrument

I Krakas indlæg i Politiken blev det antaget - bevidst lidt optimistisk - at en gennemsnitlig billist kommer et kvarter hurtigere frem med betalingsringen. Det var nødvendigt at antage en tidsbesparelse, da vi ikke på dette tidspunkt havde adgang til VDs beregninger og de heri indeholdte tidsbesparelser.

Den 16.1.2011 blev tal for tidsbesparelser imidlertid offentliggjort i forbindelse med VDs VVM-undersøgelse af ringen ([Læs mere](#)). Det er glædeligt, at det nu er muligt at regne på effekterne.

VD oplister tidsbesparelser på en række udvalgte ture i Hovedstadsområdet. På disse ture er den gennemsnitlige tidsbesparelse mellem kl. 7 og 8 om morgenen (dvs. i myldretiden) på omkring 3 minutter.

I VDs analyse konkluderes det at: "De trafikale analyser viser, at en trængselsafgiftsring kan fjerne op imod halvdelen af den tid, bilister spilder i køer på de større indfaldsveje i Hovedstadsområdet. Beregningerne viser, at bilisterne, afhængig af linjeføring for trængselsafgiftsringen, samlet set vil spare op til 15.600 timer om dagen. Denne tidsbesparelse er mere end den samlede beregnede tidsbesparelse for alle motorvejsprojekter i Hovedstadsområdet, der er politisk besluttet indenfor de seneste 10 år."

Dette lyder umiddelbart som en attraktiv løsning, men en nærmere gennemgang af resultaterne viser et mindre positivt billede.

Næsten alle bilister taber på ringen

Med disse nye data kan det beregnes, at en rengøringsassistent vil lide et samlet tab på knap 40 kr. pr. returtur i myldretiden, jf. tabellen. Lægen, der med vores tidligere antagelse (i analysen i Politiken) var på break even vil miste 30 kr. pr. returtur, og selv virksomhedslederen vil miste godt 20 kr. pr. returtur. Det er altså så godt som alle bilister, der

vil stilles dårligere med en betalingsring.

Det er derfor måske ikke så underligt, at meningsmålinger viser, at bilister ikke er tilhængere af ringen.

Krakas beregninger på VDs tal bekræfter således, at det inden for gruppen af bilister, der passerer ringen, er de laveste indkomster, der vil tabe mest.

Netto taber bilisterne over 1 mia. kr.

En gennemsnitlig lønmodtager tjener efter skat knap 140 kr. i timen, hvilket kan ses som et udtryk for den gennemsnitlige værdi af tid. Multipliseres dette tal med den samlede årlige tidsbesparelse, beregnet af VD, fås en samlet årlig værdi af tidsbesparelsen, der følger af ringen, på godt 550 mio. kr. pr. år i år 2016, hvis ringen omfatter Københavns kommune og Amager.

Tetraplan, konsulentfirmaet der har udført de bagvedliggende trafikmodelberegninger, nåede frem til, at den årlige bruttoprovenuindtægt i år 2016, når ringen er etableret, vil være på 1.850 mio. kr. pr. år. ([Læs mere](#)).

Bilisternes afgiftsbetaling vil med andre ord være mere end tre gange så høj som værdien af deres tidsbesparelse, hvis ringen omfatter Københavns kommune og Amager - og de mister over 1. mia. kr. årligt. Andre linjeføringer stiller bilisterne

Bilisternes gevinster ved en tidsbesparelse på 3 minutter pr. tur

	Rengøringsassistent	Læge	Virksomhedsleder
Nettoløn, kr. pr. time	108	199	268
Værdi af tidsbesparelse, kr. pr. returtur	11	20	26
Afgiftsbetaling kr. pr. returtur	50	50	50
Gevinst, kr. pr. returtur	-39	-30	-23

Kilder: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Vejdirektoratet og egne beregninger.

endnu dårligere.

Trængsel er en gene, den ene bilist påfører den anden, dvs. primært et internt problem for gruppen af bilister. Krakas beregninger på de nye tal fra VD styrker den oprindelige konklusion, nemlig at betalingsringen ikke er en hensigtsmæssig løsning på trængselsproblemet. Og det kan nu også konkluderes, at bilisterne stilles dårligere, selvom de (små) tidsgevinster medregnes.

Heller ikke et attraktivt fiskalt instrument

Bruttoindtægten på 1.850 mio. kr. har naturligvis en værdi, så man kunne måske argumentere for, at betalingsringen om ikke andet er god til at skabe offentlig finansiering til forbedring af den kollektive trafik, og at man derfor som samfund må acceptere bilisternes tab. Det er imid-

lertid en dyr form for skatteopkrævning, da omkostninger til etablering og drift af systemet nødvendigvis må afholdes. Hertil kommer at indtægter fra andre afgifter sandsynligvis vil falde, jf. COWIs samfundsøkonomiske analyser af betalingsringen ([Læs mere](#)). Dvs. nettoindtægten, når der er taget højde for drifts- og anlægsomkostninger samt for mistede øvrige skatteindtægter, vil være noget lavere end de 1.850 mio. kr. årligt.

En betalingsring er næppe et attraktivt fiskalt instrument, da der findes en meget bred vifte af finansieringskilder, der ikke lider under disse problemer.

Andre løsninger bør overvejes

VDs analyse viser yderligere, at miljøeffekterne vil være begrænsede: F.eks. vil udledning af CO₂ fra biltrafik i hovedstadsområdet falde

med 6 pct. svarende til ca. 0,2 pct. af Danmarks udledning af CO₂. Udledningen af partikler falder med 3 pct., og støjrreduktionen vil være særdeles begrænset.

Dette bidrager yderligere til konklusionen om, at betalingsringen næppe er den rigtige løsning på trængsels- og miljøproblemerne.

Samlet set må vi stadig konkludere, at betalingsringen ikke er en intelligent løsning på trængsels-, miljø- og klimaproblemerne. Vi anbefaler derfor stadig, at regeringen tager et pusterum og analyser muligheden for at implementere alternative muligheder, f.eks. en mere langtidsholdbar løsning baseret på GPS-teknologi.