

# Kørselsafgifter for personbiler

Udarbejdet for Movia

13. april 2026

## Indhold

|           |                                                       |           |
|-----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Indledning.....</b>                                | <b>2</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Erfaringer fra udlandet .....</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Effekter af kørselsafgifter .....</b>              | <b>3</b>  |
| <b>4.</b> | <b>Status for kørselsafgifter i Danmark .....</b>     | <b>5</b>  |
| <b>5.</b> | <b>Bilag 1: Eksempler på takststrukturer.....</b>     | <b>6</b>  |
| <b>6.</b> | <b>Bilag 2: Erfaringer fra udlandet.....</b>          | <b>6</b>  |
| 6.1       | Oslo: Betalingsring har fungeret siden 1990.....      | 7         |
| 6.2       | Stockholm: Betalingsring har fungeret siden 2007..... | 8         |
| 6.3       | New York: Betalingsring introduceret i 2025 .....     | 9         |
| <b>7.</b> | <b>Referencer.....</b>                                | <b>10</b> |

### Kontakt

Impact Economics

kontakt@impacteconomics.dk

27 44 74 86

# 1. Indledning

Movia besluttede i Mobilitetsplanen 2024-2027 indsatsen "Vi forbereder os på, at roadpricing er en mulighed". Indsatsen skal forberede Movia og Movias ejere på effekterne af kørselsafgifter samt give et indblik i betydningen af øget trængsel for busøkonomien. Som led i dette har Movia bedt Impact Economics om at give en kort introduktion til kørselsafgifter for personbiler med fokus på effekterne af kørselsafgifter.

Notatet er delt op i fem afsnit. I dette afsnit introduceres kørselsafgifter. I afsnit 2 fremgår udvalgte erfaringer med kørselsafgifter i udlandet. I afsnit 3 beskrives centrale effekter af kørselsafgifter baseret på danske analyser. I afsnit 4 gives en status for kørselsafgifter i Danmark, mens referencer fremgår af afsnit 5. I afsnit 6 fremgår bilag med bl.a. uddybninger af erfaringer fra udlandet.

## Trængslen på vejnettet er stigende

Vejdirektoratet har senest opgjort trængslen i 2023. Her blev det samlede tidsforbrug brugt på forsinkelser i hele landet inkl. kommuneveje opgjort til 85 mio. køretøjstimer. Det svarer til en årlig værdi på knap 33 mia. kr. (Vejdirektoratet 2025). Trængslen på vejene er koncentreret omkring hovedstadsområdet, de største byer i Danmark og dele af motorvejsnettet. Over halvdelen af al trængsel i Danmark er i Movias område med 43% i Region Hovedstaden og 12% i Region Sjælland (Vejdirektoratet 2024). Og det på trods af, at størstedelen af de kørte kilometer på vejene (trafikarbejdet) sker vest for Storebælt (62%), mens trafikarbejdet øst for Storebælt udgør de resterende 38%

I hovedstadsområdet er den samlede trængsel for personbiler i 2025 15,8 mio. persontimer, mens vare- og lastbiler forsinkes med 3,0 mio. persontimer. Det inkluderer også trængslen på kommuneveje (Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet 2024).

I takt med at trafikken stiger, øges trængslen. Vejdirektoratet vurderer, at trafikken fra 2025 til 2035 vil stige med 2,0% årligt på motorvejene og 0,3% årligt på de øvrige statsveje (Vejdirektoratet 2026) som følge af bl.a. befolkningsvækst og stigende bilejerskab. For hovedstadsområdet er vurderingen, at trængslen på vejene vil stige med 12% fra 2025 til 2035, selv når man tager højde for de planlagte udvidelser af veje og den kollektive trafik (Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet 2024).

## Ny infrastruktur alene kan ikke løse trængslen

Det er i praksis ikke muligt at reducere trængslen markant ved at udbygge infrastrukturen. Eksempelvis vurderer DI på baggrund af tal fra Vejdirektoratet, at Infrastrukturplan 2035 vil reducere den samlede trængsel på stats- og kommunalvejnettet med 6-7% (DI 2021). Selv om investeringer i øget kapacitet på vejene reducerer trængslen, er det dyre investeringer. Og dertil kan det være svært at finde plads i tæt bebyggede områder.

I den Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet blev det vurderet, at en samlet investeringspakke i primært forbedret kollektiv trafik for i alt 91 mia. kr. ikke vil bidrage til at reducere trængslen på vejnettet i 2035 (Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet 2025). Analysen viste også, at hvis investeringerne kombineres med kørselsafgifter, er det muligt at reducere trængslen med 13%-16% i 2035.

## Tre overordnede typer af kørselsafgifter

Kørselsafgifter indebærer, at bilisterne betaler efter, hvor meget de bruger vejene. Kørselsafgifter er ofte indrettet sådan, at det er dyrere at køre på de tidspunkter, hvor der er trængsel på vejene. Det vil sige i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Kørselsafgifter kan deles ind i tre overordnede typer:

1. Passageafgift. Kendes fra Storebæltsbroen og fra Oslo og Stockholm.

2. Km-afgifter. Kendes fra de nuværende lastbilafgifter i Danmark.
3. Tidsafgift (fx pr. minut, time eller dag). Kendes fra London med betaling pr. dag.

For alle formerne gælder, at taksterne bl.a. kan differentieres efter tidspunkt og efter geografi.

## 2. Erfaringer fra udlandet

Der er i dag kørselsafgifter for personbiler i en række byer i udlandet, bl.a. Oslo, Stockholm og New York. Alle udenlandske eksempler er kørselsafgifter i storbyer i form af en betalingsring eller -område.

Erfaringen fra de tre byer er, at kørselsafgifter bidrager til at reducere biltrafikken, og dermed trængslen. For alle tre byer gælder det, at taksterne er sat, så de er højest i myldretiden, hvor trængslen er størst. Dermed har bilisterne incitament til at skifte til kollektiv trafik, køre på andre tidspunkter eller til at rejse mindre. Mindre trængsel gør, at både de tilbageværende bilister og de kollektivt rejsende i busserne kommer hurtigere frem.

Indtægterne fra kørselsafgifter er i alle tre byer primært brugt til drift af og investeringer i den kollektive trafik. Men der har også været investeringer i vejtrafikken samt bedre forhold for cyklende og gående.

Vi har uddybet erfaringerne for de tre byer i bilag 2.

## 3. Effekter af kørselsafgifter

I dette afsnit fremhæves en række effekter af at indføre kørselsafgifter i Danmark baseret på danske analyser. Selve størrelsesorden på effekterne er et resultat af bl.a. de takster, der valgt i analyserne. En oversigt over alle analyserne og taksterne i de forskellige analyser fremgår af bilaget.

### Takster op til 2,4 kr./km i myldretiden

De eksisterende analyser af kørselsafgifter for personbiler har undersøgt km-baserede kørselsafgifter med forskellige takster og forskellig opdeling på geografiske områder. I de fleste analyser er der anvendt takster på mellem 0,3-1,4 kr./km uden for myldretiden og 0,4-2,4 kr./km i myldretiden. Eneste undtagelse er analysen fra De Økonomiske Råd, hvor taksterne går op til 15 kr./km i myldretiden for de veje, hvor der er allermest trængsel.

### Højere priser i myldretiden påvirker bilisterne

Med kørselsafgifter vil bilisterne få øgede incitamenter til at undgå at køre i myldretiden, hvis taksterne sættes sådan, at det er dyrest at køre i myldretiden. Det vil medføre, at nogle bilister undlader at køre (fx arbejder hjemme), kører kortere ture eller skifter til kollektiv trafik, cykel eller samkørsel i bil. Men der vil også være nogle bilister, der har begrænsede alternativer. Særligt på kort sigt. Det kan skyldes, at de rejser for langt til at cykle, at den kollektive trafik tager uforholdsmæssigt lang tid for dem, og at de ikke har mulighed for at arbejde hjemme. På længere sigt har mange dog mulighed for at vælge, hvor langt væk fra deres bopæl de arbejder.

### Den primære gevinst for bilisterne er kortere rejsetid

Med kørselsafgifter reduceres trængslen på vejene, og det bliver hurtigere at komme frem. En kortere rejsetid er til gavn for dem, der fortsat kører i bil i myldretiden. Hvor meget trængslen falder, afhænger af hvor høje taksterne er. Med landsdækkende kørselsafgifter for personbiler og takster på op til 2,3 kr./km i myldretiden opgør DI (2023), at 35% af trængslen vil forsvinde. Erhvervslivet får knap halvdelen af gevinsterne ved mindre trængsel (opgjort i kroner), de

fritidsrejsende ca. 1/3 og pendlerne de resterende 20% (DI 2023). Det svarer samlet set til godt 30 mio. færre trængselstimer årligt for erhvervslivet, pendlerne og de fritidsrejsende.

Kørselsafgifter kan også bidrage til at reducere andre negative effekter ved biltransporten som ulykker, CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening, støj og vejslid. Reduktionen i de andre negative effekter udgør under 10 % af de samlede gevinster ved indførelse af kørselsafgifter kombineret med lavere skat på at eje en bil (De Økonomiske Råd 2021).

## **Erhvervslivet får betydelige gevinster**

Indføres der kørselsafgifter for personbiler, medfører det mindre trængsel på vejene. Det er til gavn for erhvervslivets godstransporter og erhvervsture i vare- og personbiler. Gevinsterne for erhvervslivet ved mindre trængsel udgør 5 mia. kr. årligt i analysen fra DI (2023). Erhvervslivets gevinster skyldes, at deres medarbejdere skal bruge mindre tid på at sidde i kø, mens de er på arbejde. Dermed kan virksomhederne spare lønudgifter for det samme udførte arbejde. Det kan også være en selvstændige håndværker, der nu skal bruge mindre tid i kø, og dermed kan nå mere arbejde på samme tid eller få mere fritid med familien.

## **Provenu på 2-cifret milliardbeløb ved landsdækkende kørselsafgifter**

Indførelsen af kørselsafgifter for personbiler vil afhængig af niveauet for taksterne give et stort provenu. I analysen fra DI (2023), hvor der blev indført landsdækkende km-baseret kørselsafgifter, er det årlige provenu i 2030 fra personbiler således 27 mia. kr. (2022-priser). Andre analyser finder tilsvarende niveauer. Provenuet afhænger primært af, hvor høje taksterne er, hvor stort et geografisk område, der er dækket, og af omkostningerne til den tekniske løsning.

Provenuet kan anvendes til forskellige formål. De Økonomiske Råd anbefaler, at hovedparten anvendes til at sænke bilafgifterne, for at sikre at bilisterne samlet set ikke beskattes mere, end de omkostninger de pålægger andre i form af trængsel, ulykker, CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening, støj og vejslid. Det kan også være relevant at anvende dele af provenuet til at kompensere nogle af de bilister, der rammes hårdest økonomisk, og til investeringer i kollektiv trafik for at sikre tilstrækkelig kapacitet i myldretiden, forbedre serviceniveauet og forbindelserne i det kollektive net. For at sikre nok kapacitet i den kollektive trafik skønner De Økonomiske Råd med stor usikkerhed, at det er nødvendigt at afsætte ca. 3 mia. kr. årligt til den kollektive trafik. Det er udover de ekstra indtægter, som den kollektive trafik får som følge af flere brugere.

## **Flere peger på, at provenuet fra kørselsafgifter kan anvendes til at reducere beskatningen på at eje en bil**

Udover gevinster ved mindre trængsel peger bl.a. DI og De Økonomiske Råd på, at provenuet fra landsdækkende kørselsafgifter kan anvendes til at sænke eller fjerne størstedelen af bilbeskatningen. Dermed flyttes beskatningen fra at eje en bil til at bruge en bil.

En sådan omlægning kan give store gevinster for bilejerne samlet set, da mange i dag vælger at købe en langt mindre bil end i sammenlignelige lande uden beskatning på at eje en bil. De Økonomiske Råd peger på, at gevinsterne for bilejerne ved lavere bilbeskatning kan være på niveau med gevinsten ved mindre trængslen. Fordelen ved at reducere bilbeskatningen samtidig med, at der indføres kørselsafgifter, er, at bilisterne selv betaler for den reducerede bilbeskatning.

Lavere beskatning på at eje en bil vil isoleret set medføre, at flere vil købe bil, og at færre vil bruge den kollektive trafik. Reduceres beskatningen på at eje en bil samtidig med at der indføres kørselsafgifter vil antallet af passagerer i den kollektive trafik dog samlet set stige (DI 2023).

## **Nogle husstande rammes potentielt hårdt økonomisk**

Kørselsafgifter kan potentielt betyde store ekstra udgifter for nogle husstande. Selv med omlægning af bilbeskatningen, hvor bilisterne får tilbageført provenuet, vil der være nogle husstande, hvor de ekstra udgifter til kørselsafgifter overstiger de sparede udgifter til bilskatter. DI (2023) finder, at over 100.000 husstande vil opleve, at deres udgifter til at betale for kørselsafgifter vil udgøre over 5% af deres indkomst før skat, selv når besparelsen til lavere bilskatter er medregnet. Hvis de har mulighed for at ændre adfærd, fx køre mindre, vil udgifterne blive lavere. Disse husstande har ofte lave indkomster, begrænsede alternativer (fx i form af gode kollektive forbindelser og mulighed for hjemmearbejde) og de pendler langt, og får dermed store udgifter til kørselsafgifter. Endelig har mange af de husstande, der rammes hårdest økonomisk små billige biler, og de får derfor en mindre økonomisk gevinst, hvis beskatning på at eje en bil samtidig reduceres.

## **Udgifterne stiger mest for folk bosat i storbyerne**

Hvis der indføres landsdækkende kørselsafgifter, vil det være bilister i Hovedstadsområdet, Aarhus, Odense og Aalborg samt de tilstødende kommuner, der vil opleve at få de største stigninger i udgifterne (DI 2023). Anvendes provenuet fra kørselsafgifter til at sænke bilskatterne, vil husstandene i resten af landets kommuner i gennemsnit opleve, at besparelsen fra lavere bilskatter mere end opvejer de øgede udgifter, så de dermed har flere penge hver måned (DI 2023).

# **4. Status for kørselsafgifter i Danmark**

## **Kørselsafgifter for personbiler findes kun på Storebælts- og Øresundsbroen**

Den eneste form for kørselsafgifter for personbiler, der eksisterer i Danmark i dag, er betaling for passage af Storebæltsbroen samt Øresundsbroen.

## **Kørselsafgifter for lastbiler blev indført 1. januar 2025 og udvides i 2027**

For lastbiler blev der fra 1. januar 2025 indført km-baserede afgifter. Implement Consulting Group har evalueret implementeringen og konkluderer, at "Systemet vurderes overordnet at fungere efter hensigten og opkræver vejafgift korrekt" (Implement 2025). Det er planen, at vejafgiften fra 1. januar 2027 skal udvides til også at gælde for lastbiler over 3,5 ton.

## **Forsøg med kørselsafgifter for personbiler afrapporteres i 2026**

Sideløbende med indførelsen af kørselsafgifter for lastbiler har kørselsafgifter for personbiler været diskuteret. Med aftalen om grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020 blev der afsat 20 mio. kr. til et udviklingsforsøg med kørselsafgifter for personbiler. DTU har sammen med Sund & Bælt gennemført forsøget, hvor 2.000 tilfældigt udvalgte borgere har afprøvet forskellige former for kørselsafgifter i praksis. Forsøget er afsluttet i 2025 og resultaterne forventes klar i 1. halvår af 2026.

## **Ekspertgruppe for omlægning af bilafgifter afrapporterer i 2026**

Med aftale om finansloven for 2026 blev der nedsat en ekspertgruppe, der skal analysere forskellige modeller for en fremtidig omlægning af bilbeskatningen med fokus på personbilerne. Af kommissoriet fremgår, at udvalgets anbefalinger kan adressere vejtransportens omkostninger for andre mere målrettet, end det sker i dag. Vejtransportens omkostninger for andre dækker over klimabelastning, trængsel, luftforurening, støj og vedligehold af infrastruktur. Det er derfor sandsynligt, at ekspertgruppen vil pege på kørselsafgifter som en af løsningsmulighederne. Ekspertgruppen skal afrapportere i 2. halvår af 2026.

## 5. Bilag 1: Eksempler på takststrukturer

De eksisterende analyser af kørselsafgifter for personbiler har alle undersøgt km-baserede kørselsafgifter med forskellige takster og forskellig opdeling på geografiske områder. I de fleste analyser (på nær analysen fra De Økonomiske Råd) er der anvendt takster på mellem 0,3-1,4 kr./km uden for myldretiden og 0,4-2,4 kr./km i myldretiden og en inddeling i op til tre geografiske zoner, jf. tabellen herunder. I analysen fra De Økonomiske Råd varierer taksterne fra vejstrækning til vejstrækning og går op til 15 kr./km i myldretiden.

**Tabel 1. Eksempler på takststrukturer anvendt i tidligere analyser, kr./km**

| Studie                                                       | Prisniveau | Takst i myldretid | Takst uden for myldretid | Geografiske områder med takster |
|--------------------------------------------------------------|------------|-------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet (2025) | 2019       | 0,5-2,4           | 0,5-1,4                  | 3                               |
| DI (2023)                                                    | 2022       | 0,4-2,3           | 0,3-1,2                  | 2                               |
| De Økonomiske Råd (2021)                                     | 2019       | 0,4-15            | 0,2-1,3                  | Mange <sup>1</sup>              |
| Bilkommissionen (2021)                                       | 2021       | 1,8 <sup>2</sup>  | 0,4 <sup>2</sup>         | 1                               |
| Københavns Kommune (2020)                                    | 2019       | 0,5-2,4           | 0,5-1,4                  | 3                               |

Kilde: Se referenceliste.

Note: <sup>1</sup> Der blev anvendt individuelle takster for hver strækning.

Note: <sup>2</sup> Her er angivet taksterne for minutmodellen for hovedstadsområdet omregnet fra kr./minut til kr./km baseret på en gennemsnitsfart på 30 km/t uden for myldretiden og 15 km/t i myldretiden.

## 6. Bilag 2: Erfaringer fra udlandet

Kørselsafgifter for personbiler eksisterer flere steder i udlandet. På de følgende tre sider er beskrevet udvalgte erfaringer fra Oslo, Stockholm og New York.

## 6.1 Oslo: Betalingsring har fungeret siden 1990

Oslo har i dag tre betalingsringe rundt om byen: Bygrænsen, Osloringen og Indre Ring.

### Fakta om betalingsring i Oslo

Type: Tre betalingsringe rundt om Oslo med i alt 83 betalingsbomme

Startdato: 1990 (efterfølgende udvidet)

Standardpriser: 21-50 NOK for biler under 3,5 ton og 109-223 NOK for biler over 3,5 ton afhængig af tidspunkt.

Samlede indtægter i 2025: 5 mia. NOK (ca. 3,2 mia. DKK)

Kilde: Fjellinjen (2026).

Man betaler kun for at passere én bom i timen i Indre Ring og Osloringen, og én bom i timen i Bygrænsen. For Indre ring og Osloringen betaler man for passager begge veje. Mens man ved Bygrænsen kun betaler for at køre ind mod Oslo centrum.

Varebiler på el, samt nuludslipbiler over 3,5 ton er fritaget for afgifter. Biler med AUTOPASS-aftale får desuden 20% rabat. Hver bil betaler desuden maksimalt hver måned for 60 passager af Bygrænsen, og for 120 passager af Osloringen og Indre Ring.

**Figur 1. Kort over de tre betalingsringe i Oslo.**



### Provenu anvendes i dag primært til kollektiv trafik

Siden 1990 er der opkrævet mere end 50 mia. NOK fra betalingsringene omkring Oslo. Det har finansieret mere end 39 kollektive trafikprojekter og 42 vejprojekter i Oslo og naboregionen Akershus. I dag går 98% af indtægterne til projekter for gående, cyklende og den kollektive trafik (Fjellinjen 2026). Og næsten 1/4 af indtægterne går til at finansiere det kollektive trafiksselskab Ruter.

Indtægterne fra betalingsringene har muliggjort en række større transformationer i Oslo og Akershus. Rådhuspladsen i Oslo er blevet omlagt til et bilfrit byrum, motorvejsforløbet i Bjørnvika er etableret i tunnel, og der er skabt rammerne for udviklingen af en ny, integreret bydel. Indtægterne er desuden anvendt til investeringer i kollektiv trafik, herunder T-baneringen, Lørenbanen, nyt rullende materiel, busterminaler og kollektive trafikknudepunkter i regionen.

Med Oslopakke 3-aftalen er der fastlagt, hvordan indtægter fra bompenge på 93 mia. NOK frem mod 2045 skal fordeles. Med aftalen er det besluttet, at indtægterne fremover fordeles med 60% til Oslo, og 40% til Akershus. Indtægterne skal bl.a. bidrage til den løbende drift af kollektivtrafikken, realiseringen af Fornebubanen samt implementeringen af et nyt signalsystem for T-banen.

## 6.2 Stockholm: Betalingsring har fungeret siden 2007

I Stockholm blev der indført en betalingsring rundt om den indre by i august 2007. Området indenfor betalingsringen er 35 km<sup>2</sup> og har 330.000 indbyggere og 318.000 arbejdspladser. Inden da havde man i 2006 haft en prøveperiode på et halvt år. Efter prøveperioden blev der afholdt en folkeafstemning, hvor et flertal ønskede at indføre betalingsringen permanent.

### Fakta om betalingsring i Stockholm

Type: Betalingsring rundt om centrale Stockholm

Startdato: 2007 (prøveperiode i 2006)

Standardpriser: 11-45 SEK for at passere betalingsringen afhængig af tidspunkt (max 135 SEK/dag)

Samlede indtægter i 2025: 2,8 mia. SEK (ca. 2 mia. DKK)

Kilde: Transportstyrelsen (2026)

Prisen for at passere betalingsringen er løbende blevet justeret. Aktuelt varierer prisen for at passere ringen fra 11 SEK om natten til 45 SEK i myldretiden i højsæsonen. Systemet er indrettet så man maksimalt kan betale 135 SEK om dagen pr. køretøj.

### Varierende støtte

I 2005 viste opinionsmålinger, at 40% af beboerne i Stockholm var positive over for betalingsringen. Det faldt til 36% lige op til, at forsøget startede i januar 2006 (M Börjesson, et.al 2012). Under forsøget steg andelen, der var positive stemt til 52%. Efter forsøget blev der afholdt en afstemning, hvor 53% stemte ja (når man ekskluderer blanke stemmer). Senere opinionsundersøgelser i 2009 og 2011 viste, at over 70% ønskede at bibeholde eller forøge taksterne.

### Reduceret vejtrafik og kortere rejsetid

Betalingsringen har ledt til en reduktion i trafikken på 20% og en reduktion i tid brugt i trafikker på ca. 30% i det indre Stockholm. Den mindre trafik og køkørsel har medført en reduktion i luftforureningen (NO<sub>x</sub>) på ca. 8% i det indre Stockholm (J. Eliasson 2014 og Transportstyrelsen 2012).

Den reducerede trafik skyldes i overvejende grad at bilisterne skiftede til andre transportformer. Således skiftede lidt over 23% af turene mellem hjem og arbejde til kollektiv transport, mens kun ca. 2% skiftede rute eller til tidspunkter uden for myldretiden. De resterende 75% fortsatte med at køre i bil (J. Eliasson 2014). For fritidsturene "forsvandt" 21% af turene, mens stort set resten af turene fortsatte med bil i myldretiden. For erhvervsturene "forsvandt" en lidt mindre andel, 15%, af turene, mens resten fortsatte i bil.

### Provenu anvendt til bl.a. vejinvesteringer og kollektiv trafik

Da betalingen for passage af betalingsringen er en skat i Sverige, ender provenuet hos staten. Provenuet er løbende blevet anvendt til forskellige indsatser i Stockholmsregionen via forhandlinger mellem stat (Trafikverket), Region Stockholm og de berørte kommuner i regionen. I starten af perioden gik en del af provenuet vejinvesteringer (M Börjesson, et.al 2012) og til SL (Storstockholms Lokaltrafik), så de kunne indsætte flere direkte busser mellem forstæderne og de centrale Stockholm (Trafikförvaltningen 2025). I de senere år er pengene bl.a. blevet prioriteret til udviklingen af den kollektive trafik i regionen, herunder udbygning af metroen, en ny letbane og forlængelse af den eksisterende letbane.

## 6.3 New York: Betalingsring introduceret i 2025

New York indførte en betalingsring rundt om det sydlige Manhattan i januar 2025.

### Fakta om betalingsring i New York

Type: Betalingsring rundt om sydlige Manhattan

Startdato: Januar 2025.

Standardpriser: 2,25-9 USD for at passere betalingsringen afhængig af tidspunkt

Samlede indtægter i 2025: Over 500 mio. USD (ca. 3,2 mia. DKK)

Kilde: MTA (2026)

Prisen for at passere betalingsringen varierer aktuelt fra 2,25 USD om natten til 9 USD i myldretiden for personbiler og små varebiler. Store varebiler og lastbiler betaler mere. Der er desuden en række rabatordninger. Bl.a. kan lavindkomstgrupper få 50% rabat ud over de første 10 passager pr. måned samt skattefradrag, hvis deres årlige bruttoindkomst er under 60.000 USD.

### Mindre vejtrafik og højere hastighed

Den første evaluering viser, at antallet af køretøjer, der passerer betalingsringen er faldet med 11% efter indførelsen af betalingsringen (MTA 2026). Da det ikke koster noget at køre inden for betalingsringen, er antallet af kørte kilometer indenfor betalingsringen faldet lidt mindre (7%).

Som følge af den mindre trafik er den gennemsnitlige hastighed for vejtrafikken steget. Hastigheden er steget med 23% på de veje, der krydser betalingsringen, mens den inden for betalingsringen inkl. FDR Drive (på østsiden af Manhattan) og West Side Highway/Route 9A, der ikke er belagt med afgifter, i gennemsnit er steget med 5% (MTA 2026).

### Flere kollektivt rejsende og bedre fremkommelighed for busser

Som følge af betalingsringen har flere valgt at benytte sig af den kollektive transport. Antallet af buspassagerer er således steget med 8% for busser, der kører indenfor betalingsringen, mens antallet af metroture, der kryds betalingsringen, er steget med 9%. Som følge af den reducerede trængsel er bussernes hastighed steget med lidt over 2% i gennemsnit over alle tidsperioder (MTA 2026).

### Effekter uden for betalingsringen

Da betalingsringen reducerer antallet af ture, der krydser ringen, har den ikke kun indvirkning inden for betalingsringen. Uden for betalingsringen, og særligt på veje, der leder hen til betalingsringen, er trafikken faldet og hastigheden steget.

### Provenuet anvendes til investeringer i kollektiv transport

Provenuet anvendes bl.a. til at finansiere Metropolitan Transportation Authority's (MTA) investeringsprogram, men også til investeringer i de bydele, der støder op til betalingsringen. Investeringerne for MTA dækker bl.a. over fase 2 af metroudvidelsen langs 'Second Avenue', nye tog til jernbanerne, der forbinder Manhattan med forstæderne, køb af 450 nye busser, forbedret adgang for folk med handicap, og øget vedligeholdelse af metronettet.

## 7. Referencer

- Bilkommissionen (2021). Kommissionen for grøn omstilling af personbiler. Delrapport 2. Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur.
- DI (2021). Notat om kørselsafgifter til DI's Udvalg for Transport og Infrastruktur.
- DI (2023). Landsdækkende roadpricing for person-, vare- og lastbiler. Udarbejdet af Incentive.
- De Økonomiske Råd (2021). Økonomi og Miljø 2021. Kapitel 1. Beskatning af privatbilisme.
- Fjellinjen (2026). Hjemmeside besøgt 28. januar 2026: [www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no)
- Hamilton, Carl. Centre for Transport Studies Stockholm. Præsentation
- Implement (2025). Implement Consulting Group. Evaluering af implementeringsprogrammet for kilometerafgift. Oktober 2025.
- J Eliasson (2014). The Stockholm congestion charges: an overview. Working paper. Centre for Transport Studies Stockholm.
- Københavns Kommune (2020). Screening af et landsdækkende kilometerbaseret roadpricingsystem. Rapport. Udarbejdet af Incentive.
- M Börjesson, et.al (2012). M Börjesson, J Eliasson, MB Hugosson, K Brundell-Freij. The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. Transport Policy, 2012, vol. 20, 1-12.
- MTA (2026). Congestion relief zone tolling. First evaluation report. January 2026.
- Trafikförvaltningen (2025). Trafikförvaltningen, Region Stockholm. Skriftligt svar til Movia.
- Transportstyrelsen (2012). Trängselskatt. Præsentation for Transportudvalget 2011-12. Bilag 144.
- Transportstyrelsen (2026). Hjemmeside besøgt 15. januar 2026: [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)
- Trængselskommissionen (2013). Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden. Betænkning 1539.
- Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet (2024). Tværgående mobilitetsanalyser for hovedstadsområdet. Fase 1 - Kortlægning, udfordringer og potentialer. Udarbejdet af Urban Creators og Artelia.
- Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet (2025). Tværgående mobilitetsanalyser for hovedstadsområdet. Fase 2 - Opstilling af løsningsmuligheder og scenarier for 2035. Udarbejdet af EY, Urban Creators og Artelia.
- Vejdirektoratet (2024). Opgørelse af trængsel på vejene i 2022.
- Vejdirektoratet (2025). Opgørelse af trængsel på vejene i 2023.
- Vejdirektoratet (2026). Kapacitet og trængsel. Hjemmeside besøgt 13. januar 2026: <https://www.vejdirektoratet.dk/segment/om-statsvejnettet/tal-og-fakta/kapacitet-og-traengsel>