



## Notat - UDKAST

Til Transportministeriet

Vedr. KEF spørgsmål 282-286

Fra Hjalmar Christiansen, Center for Transport Analytics, DTU

### Indledning

Transportministeriet har bedt DTU om bidrag til besvarelse af KEF spørgsmål 282-286 af 3. marts 2020.

Indledningsvist skal bemærkes, at en udtømmende besvarelse af spørgsmål 284-286 vil kræve et egentligt udrednings- og modelarbejde, som ikke er muligt inden for tidsfristen.

20. marts 2020  
HJALC

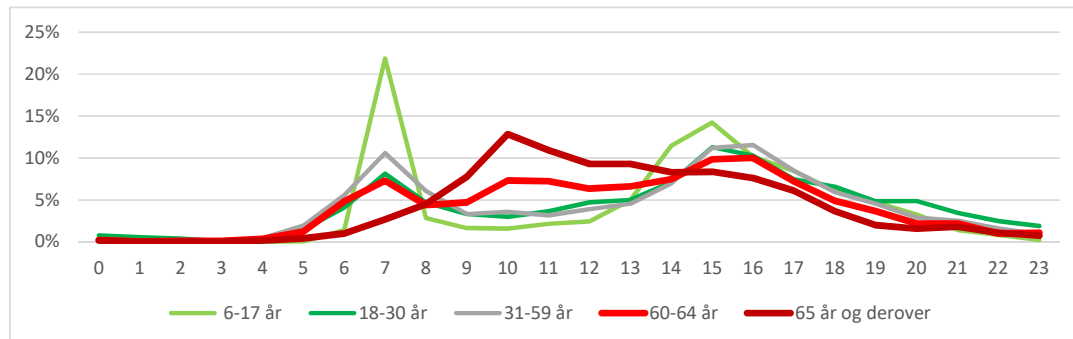
### KEF spørgsmål 282-283

Spørgsmål om hvad det vil koste at gøre den kollektive trafik gratis, besvares logisk ved at se på dels betydningen for den kollektive trafiks indtægter, dels betydningen for driftsomkostningerne.

I forhold til indtægtssiden råder DTU ikke over information om billetindtægternes fordeling på aldersgrupper. Fordelingen kan med nogen usikkerhed estimeres ved hjælp af Transportvaneundersøgelsen, men det vurderes umiddelbart for usikkert til det aktuelle brug.

I forhold til udgiftssiden noteres det forhold, at især ældre over 65 år kun i lille omfang transporterer sig i myldretiden på hverdage, se nedenstående figur.

Figur 1: Timefordeling på hverdage for turens start fordelt på aldersgrupper, alle ture excl. erhvervstransport



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, data fra 2016 og 2017. Ture defineres som transport fra et sted til det næste. Alle transportmidler er medregnet.

CVR-nr. DK 30 06 09 46

Samtidigt udgør transportarbejdet for ældre kun en mindre del af det samlede transportarbejde for hele befolkningen, se nedenstående tabel. Af begge årsager må det antages, at ændringen kun har lille betydning for driftsomkostningerne.

**Tabel 1: Transportarbejde pr gennemsnitsdag, fordelt på aldersgrupper, excl. erhvervstransport**

	Mio personkm pr dag		Heraf kollektiv trafik		Kollektiv markedsandel (km)
<b>6-17 år</b>	21	9.7%	3.1	14.4%	15%
<b>18-30 år</b>	39	18.3%	7.6	35.4%	20%
<b>31-59 år</b>	110	51.7%	8.0	37.6%	7%
<b>60-64 år</b>	15	7.2%	0.8	3.7%	5%
<b>65 år og derover</b>	28	13.1%	1.9	8.9%	7%
<b>SUM</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>	<b>21.4</b>	<b>100%</b>	<b>10%</b>

Kilde: Transportvaneundersøgelsen, data fra 2016 og 2017. Kollektiv trafik omfatter bus, tog og metro.

## KEF spørgsmål 284

Kernespørgsmålet om selve overflytningspotentialet kan, jf. indledningen ikke besvares uden et mere dybtgående model/udredningsarbejde.

Vi har ikke kendskab til særskilte elasticiteter for ældre over hhv. 60 og 65 år. Samtidig gælder, at ældre især over 65 år i mange tilfælde har anderledes priser og prisstruktur for kollektiv trafik i forhold til den yngre del af befolkningen. Samtidigt er der en række særlige forhold vedr. bla gangbesvær som påvirker muligheden for at benytte især bus. Der kan derfor være afvigelser i dette segment fra de generelle elasticiteter.

## KEF spørgsmål 285

Uden overflytningspotentialet fra spørgsmål 284, er det ikke muligt at give en retvisende beregning af klimaeffekten.

Effekten kan dog ikke blive større end aldersgruppens andel af den samlede klimabelastning for vejtrafikken.

**Tabel 2: Fordeling af vejtrafikkens klimabelastning (CO<sub>2</sub> ækvivalenter), efter førerens alder, excl. erhvervstransport**

Aldersgruppe	Andel CO <sub>2</sub> eq
<b>6-17 år</b>	0.1%
<b>18-30 år</b>	15.8%
<b>31-59 år</b>	63.5%
<b>60-64 år</b>	7.9%
<b>65 år og derover</b>	12.6%
<b>SUM</b>	<b>100%</b>

Kilde: Transportvaneundersøgelsen, data fra 2016 og 2017.

## KEF spørgsmål 286

Parallelt til spørgsmål 285 er det ikke muligt at give en beregning af sikkerhedseffekten uden selve overflytningspotentialt.

**Tabel 3: Dræbte og alvorligt tilskadede efter aldersgrupper, 2018**

Aldersgruppe	Dræbte	Alv. tilskade
0-17 år	12	165
18-24 år	17	273
25-44 år	42	494
45-64 år	49	598
65 år og derover	50	328
Uoplyst alder	1	4

Kilde: Statistikbanken.dk, tabel UHELDK1.

Over halvdelen (56%) af de dræbte og alvorligt tilskadede over 65 år, kommer til skade som cyklist (30%) eller fodgænger (26%). Det er derfor ikke muligt at give en entydig konklusion om sikkerhedseffekten af gratis kollektiv trafik for gruppen.