



Transportministeriet

Transportministeren

6. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1 220 København K

Telefon 41 7127 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 1. februar stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

Spørgsmål nr. 219:

Vil ministeren oplyse, hvor stor en CO₂-reduktion der årligt kan opnås fra bilkørsel, såfremt hastigheden på det danske motorvejsnet nedsættes til 80 km/t? Der bedes i besvarelsen også taget hensyn til en mindre risiko for langsom køkørsel ved en sådan nedsat hastighed. Endvidere bedes ministeren både i absolutte tal og i procent besvare, hvor meget en fartgrænse på 80 km/t kan reducere andre miljøfaktorer af biltrafikkens samlede udledning for så vidt angår partikler, VOC og CO₂. Der henvises bl.a. til ministeren besvarelse af TRU alm. del – spørgsmål 775 (2019-2020). Og kan ministeren endvidere bekræfte, at den miljømæssigt mest optimale hastighed er, når hastigheden for biler svarer til definitionen af ”stor trængsel”, dvs. når hastigheden ligger mellem 40 og 80 km/t?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der svarer følgende:

En lavere hastighedsgrænse på motorvejene vil, hvis det forudsættes, at den overholdes, medføre en nogenlunde tilsvarende reduktion af kørehastighederne for den del af trafikken på motorvejene, der ellers ville køre over den nye hastighedsgrænse¹. Samtidig vil en del trafikanter vælge at køre ad andre ruter på mindre veje, der ikke længere er langsommere end motorvejene. Endvidere vil det betyde, at det samlede biltrafkarbejde bliver mindre, da en del trafikanter, på grund af den forringede mobilitet, vil fravælge nogle bilture og i stedet vælge andre transportmidler (kollektiv trafik, cykel eller gang), andre steder at rejse hen eller at blive hjemme.

¹ Det er således eksklusiv lastbiler, busser, trailer og campingvogne samt trafikanter der i myldretiderne i forvejen ikke kan køre hurtigere.



Vejdirektoratet har gennemført en beregning af de trafikale konsekvenser med Landstrafikmodellen² og de tilhørende klima- og miljømæssige konsekvenser ved effektmodellen ENVI. Modelberegningen er gennemført for år 2025, hvor et scenarie med 80 km/t på alle motorveje er sammenlignet med et basisscenarie med de nuværende hastighedsgrænser. På dette grundlag er der gennemført en samfundsøkonomisk beregning med Transportministeriets beregningsværktøj til samfundsøkonomiske analyser, TERESA. Analysen følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

Kørslen med Landstrafikmodellen viser, at det samlede trafikarbejde i 2025 reduceres med ca. 7 pct., idet trafikarbejdet falder med ca. 30 pct. på motorveje og stiger med ca. 4 pct. på øvrige veje.

De samlede samfundsøkonomiske omkostninger (2021 prisniveau og diskonteret til 2021) ved en hastighedsgrænse på 80 km/t på motorvejsnettet er betydelige og svarer til ca. 11,0 mia. kr. i 2025 ved en CO₂-pris på 370 kr. pr. ton i markedspris (tilsvarende kvoteprisen) og ca. 9,5 mia. kr. i 2025 ved en CO₂-pris på 1.920 kr. pr. ton i markedspris (tilsvarende en CO₂-pris på 1.500 kr./ton i faktorpris). Det store samfundsøkonomiske tab skyldes især de øgede rejsetider forbundet med reduktionen af hastighedsgrænserne på motorveje samt velfærdstab for den del af trafikanterne, der pga. ringere mobilitet fravælger at køre i bil. Gevinsten for CO₂ og øvrige emissioner er faldende over tid, da bilparken bliver mere klimavenlig, mens de negative trafikanteffekter er stigende som følge af trafikvækst.

De klimamæssige konsekvenser af tiltaget er, at CO₂ udledningen fra vejtrafikken bliver reduceret med ca. 1 mio. tons i 2025, svarende til ca. 9 pct. af udledningen fra vejtrafikken. Da reduktionen i CO₂ er størst i starten, stiger den med tiltaget forbundne CO₂ skyggepris gennem perioden og er beregnet til 11.100 i 2025, 16.300 i 2035 og 39.000 i 2050 (kr. pr. ton i 2021 prisniveau og diskonteret til 2021). Til sammenligning var CO₂-skyggeprisen på

² <https://www.vejdirektoratet.dk/landstrafikmodellen>



2.600 kr. pr. ton CO₂³ ved omlægningen af bilafgifterne i klimaaf-talen for vejtransport⁴, der skønnes at løfte antallet af nul- og lav-emissionsbiler til 775.000 i 2030.

Selv om det ikke er alle typer af udledninger fra trafikken, der har helt samme afhængighed af hastighed som brændstofforbruget og dermed CO₂-emissioner, vil der også ske en reduktion af andre forureningskomponenter. Ifølge beregningen reduceres HC (VOC) således med 86 tons (ca. 10 pct. af den samlede udvikling fra vejtrafikken) og partikler med 26 tons (ca. 14 pct.) i 2025. For disse forureningskomponenter er der dog især tale om lokale effekter, hvorfor den reducerede udledning fra motorveje, som i overvejende grad ligger uden for byerne, ikke vil have så stor effekt i byområder. Endvidere vil det medføre større lokale trafikale og miljømæssige problemer langs de mindre veje, der ofte går gennem bebyggede områder, som en del af trafikanterne vil vælge, hvis det ikke er så attraktivt at vælge motorvejen pga. den nedsatte hastighed.

De positive klima- og miljøgevinster ved tiltaget er faldende over tid efterhånden som bilparken udskiftes til en større andel af grønne biler.

De hastigheder, der giver de laveste emissioner, ligger mellem 60 og 90 km/t, *jf. svaret på TRU spørgsmål 775*. Det er dog også afhængigt af køremønsteret, hvor observerede gennemsnitlige hastigheder på motorveje på 60 km/t eller mindre ("stor trængsel") som regel skyldes uregelmæssigt køremønster, der vil kunne medføre større emissioner end 90-110 km/t ved jævn kørsel.

Endvidere vil de ændrede hastighedsgrænser have en trafiksikkerhedsmæssig effekt, som følge af dels lavere hastighed og mindre trafik på motorveje (positiv) dels mere trafik på det øvrige vejnet (negativ). Den samlede effekt på trafiksikkerheden vil derved stort set være uændret på trods af det overordnede fald i trafikken, da motorveje er den mest sikre vejtype at færdes på. Der vil også være en effekt for støjbelastning med mindre støj langs motorveje pga.

³ Skyggeprisen er opgjort over levetiden for nyregistreringsårgangen i 2030.

⁴ <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2020/december/groen-vej-transportaftale-massiv-co2-reduktion-og-ambition-om-1-mio-groenne-biler-i-2030/>



mindre trafik og lavere hastighed og mere støj langs det øvrige vejnet pga. mere trafik. Det har dog ikke været muligt at opgøre den samlede effekt heraf.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue grid background.

Benny Engelbrecht