



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

20. december 2021
2021-3680

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. november stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyldested EL.

Spørgsmål nr. 79:

Vil ministeren give en vurdering af det samfundsøkonomiske tab, hvis det antages, at tidligere brugere af kollektiv trafik nu kører i bil i stedet, og dermed øger kødannelser på vejnettet? Vurderingen bedes tage afsæt i Trafikministeriets nyhed om, at passager-tallet er faldet 10-15 pct., jf. nyheden ”Den kollektive trafik savner hver 10. passager” fra 29. september 2021 (www.trm.dk/nyheder/2021/den-kollektive-trafik-savner-hver-10-passager/), og den bedes især fokusere på hovedstadsområdet, hvor det samlede antal kollektive passagerer i 2019 var ca. 400 mio. (eksklusive regionalbanerne) fordelt med 215 mio. passagerer hos Movia, 79 mio. passagerer i metroen og 112 mio. passagerer med S-toget, hvilket vil sige, at et fald i passagertallet på 10-15 pct. medfører op til 60 mio. flere bilkørsler på vejnettet i Region Hovedstaden, hvilket svarer til 270.000 flere biler dagligt på vejnettet i Region Hovedstaden. Beregningen af det samfundsøkonomiske tab kan f.eks. baseres på, at hhv. 50 pct., 75 pct. og 100 pct. af de tidligere kollektive brugere nu kører i egen bil.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som oplyser følgende:

”Det er umiddelbart ikke muligt at vurdere den samfundsøkonomiske betydning af en overflytning af 10-15 pct. kollektive ture til biltransport uden at vide mere konkret, hvor og hvornår disse bilture skulle foregå. Der er f.eks. strækninger og tidspunkter, hvor mere trafik har relativt stor betydning for trængsel, og omvendt strækninger og tidspunkter, hvor øget trafik ikke har betydning for trængsel.



Hvis det antages, at de færre kollektive passagerer direkte kan oversættes til flere bilpassagerer, kan det opgøres, hvor meget ekstra trafikarbejde, det vil medføre.

På landsplan vurderes overflytning af 10 pct. passagerkm fra kollektiv transport til personbiler at medføre en stigning på omkring 2 pct. i trafikarbejdet med personbiler. Grundlaget er opgørelser over persontransportens fordeling på transportmidler, kombineret med forventet belægningsgrad i personbiler. Til sammenligning er vejtrafikken steget med ca. 1,7 pct. årligt i perioden 2010 – 2019.

Ifølge den omtalte artikel er faldet størst for S-togstransporten. Effekten bliver derudover større i Hovedstadsområdet pga. hhv. større kollektive andel og lavere bilandel af transport. For et skøn gældende for Hovedstadsområdet (inkl. bl.a. Roskilde og Køge) er det valgt at tage udgangspunkt i trafikmodellen OTM. En overflytning af 15 pct. passagerkm fra kollektiv transport til personbiler forventes at medføre en stigning på omkring 5 pct. i forhold til trafikarbejdet med personbiler.

Den teoretiske effekt må antages at være endnu større i og tæt på selve København, pga. kollektiv- og bilandele her. I praksis vil det relativt høje niveau af eksisterende trængsel i området dog afholde nogen fra at flytte fra kollektiv trafik til biltrafik en-til-en.

Resultaterne er skalerbare, dvs. hvis det kun er 50 pct. som overflytter, halveres stigningerne. Det vurderes ikke realistisk, at 100 pct. overflyttes. Det er f.eks. sandsynligt, at korte kollektiv-ture i et vist omfang overflyttes til cykel og gang. Det må desuden antages, at en del af de færre kollektive ture helt forsvinder, frem for at blive erstattet af ture med andre transportmidler, f.eks. øget hjemmearbejde.

Det er desuden vigtigt at præcisere, at et tab på 270.000 kollektive passagerer vil medføre betydeligt færre end 270.000 nye bilture, selv under den præmis, at alle de tidligere passagerer blev overflyttet til bil.

Det skyldes, at en del af passagererne går igen, da en del af de kollektive rejser foregår ved brug af flere kollektive transportformer. Eksempelvis kan en rejse foregå som en kombination af S-tog og metro, hvilket ville svare til to tur i den kollektive transport, men kun én biltur. Derudover må det forventes, at en del af de overflyttede kollektive passagerer vil blive bilpassagerer og således ikke



føre til flere bilture. Det er blandt andet af denne grund mere hensigtsmæssigt at opgøre effekten på personkilometer, som gjort tidligere i svaret.

Det kan desuden nævnes, at der pr. hverdagsdøgn er ca. 2.500.000 bilture i Hovedstadsområdet. En teoretisk stigning på 270.000 nye bilture i Hovedstadsområdet ville svare til en stigning på knap 11 pct.

Det er generelt for tidligt at vurdere de langsigtede transportmæssige konsekvenser af Covid.”

Med venlig hilsen

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

Benny Engelbrecht