



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

26. november 2024

2024-4716

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. november stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mads Olsen (SF).

#### **Spørgsmål nr. 46:**

Vil ministeren med afsæt i Transportministeriets egne beregninger af CO<sub>2</sub>-udledninger fra kollektiv trafik, som ministeren har fremlagt i Jyllands-Posten den 19. oktober 2024, redegøre for, hvilken klimabelastning det vil medføre, hvis de nuværende passagerer i busser drevet af kollektive trafiksselskaber alternativt overgik til at køre alene i egen bil? Og vil ministeren endvidere beskrive dette i scenarier for forskellige bysamfund og landområder?

#### **Svar:**

Hvis man skal foretage en reel sammenligning på tværs af transportmidler bør man anvende gennemsnitsbelægningen for de respektive transportmidler.

I beregningerne til Jyllands-Posten er gennemsnitsbelægningen for busser opgjort til 7,1 baseret på tal for 2022, mens uddybningen i svaret her er baseret på tallene for 2023, hvor gennemsnitsbelægning er steget til 7,5 passagerer pr. bus.

Udledningen for en bus er opgjort til 813 g pr. køretøjskm. Hvis de i gennemsnit 7,5 buspassagerer i stedet kører i bil med en gennemsnitsbelægning på 1,42, vil det svare til 5,3 personbiler. Udledningen for en gennemsnitlig fossilbil er 140 g. pr. km og dermed vil udledningen ved kørsel i bil frem for bus være på ca. 740 g pr. km. Hvis der, som ønsket i spørgsmålet, regnes med én person pr. bil, vil udledningen i stedet være ca. 1.050 g pr. km.

Dermed er udledningen for en fossil bus højere end udledningen for den tilsvarende trafik med fossilbiler med gennemsnitsbelægning, men under udledningen fra fossilbiler med kun én person pr. bil.



En opdeling på landområder og bysamfund vil i høj grad afhænge af definitionen. I stedet er der tradition for at opgøre tallene på trafikselskaber, jf. tabel 1.

**Tabel 1. Gennemsnitsbelægning for busselskaber, 2023.**

	<b>Buskm</b>	<b>Passagerkm</b>	<b>Antal passagerer</b>
	<b>(i 1000)</b>	<b>(i 1000)</b>	<b>pr. bus</b>
<b>Movia</b>	107.793	784.100	7,3
<b>BAT</b>	1.900	23.900	12,6
<b>Fynbus</b>	18.071	173.500	9,6
<b>Sydtrafik</b>	27.615	137.400	5,0
<b>Midttrafik</b>	53.075	402.900	7,6
<b>NT</b>	30.950	268.900	8,7
<b>Ærø</b>	393	3.900	9,9
<b>Fanø</b>	148	500	3,4
<b>Alle</b>	239.945	1.795.100	7,5

Kilde: Trafikstyrelsen, Nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2023

Tallene i tabellen viser, at gennemsnitsbelægningen varierer fra 3,4 passagerer pr. bus på Fanø til 12,6 passagerer pr. bus på Bornholm. Da busserne kan have forskellig størrelse, angiver tallene kun noget om antallet af passagerer og ikke noget om, hvor fyldte busserne er.

Med udgangspunkt i belægningen fra Bornholm (BAT) vil en overflytning af passagererne til 8,9 biler øge den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra 813 g. pr. km til ca. 1.240 g. pr. km. Hvis der derimod tages udgangspunkt i belægningen fra Sydtrafik, vil en overflytning reducere den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning til ca. 490 g. pr. km. Dette understreger betydningen af gennemsnitsbelægningen for opgørelsen af CO<sub>2</sub>-udledninger pr. passagerkm.

Ovenstående eksempler er baseret på tal for fossilbusser og -biler. I de kommende år forventes en hurtigere indfasning af el i den kollektive trafik end for personbiler. Dette afspejles generelt i Transportministeriets beregninger af CO<sub>2</sub>-udledninger fra trafikken.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen