

Dato 10. februar 2022
Sagsbehandler Thomas A. Sick Nielsen
Mail tasn@vd.dk
Telefon +45 7244 3144
Dokument 20/14241-25
Side 1/3

Trængsel 2019 og konsekvenser for erhverv, arbejdsudbud og klima

De samlede forsinkelser pga. trængsel udgjorde omkring 365.000 køretøjstimer pr hverdag i 2019. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på knap 28 mia. kr. i 2019. Erhvervstransporten får en mindre del af de samlede forsinkelser, men står pga. lønomkostninger mv. for lidt over halvdelen af det samlede samfundsøkonomiske tab. Forøgede rejsetider og omkostninger for pendling og erhvervstransport fører også til et tab af arbejdsudbud svarende til et samfundsøkonomisk tab på 1,8 mia. kr. i 2019. I forhold til klimabelastningen fra motorvejstrafikken betyder trængsel, at ca. 1,5 pct. af trafikken får forøget CO2-udledningen, mens ca. 82 pct. får reduceret CO2-udledningen.

Med udgangspunkt i bl.a. beslutningsforslag om kortlægning af konsekvenser af køkørsel har Vejdirektoratet udarbejdet en opgørelse af den samlede trængsel og forsinkelse på vejnettet i 2019 samt ændringen i trængselsniveauet fra 2016 til 2019. Opgørelsen omfatter bl.a. forsinkelser og samfundsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivets transport samt størrelsen på arbejdsudbudstabet. Parallelt med dette har sammenhængen mellem trængsel, køkørsel og CO2-udledning fra motorvejstrafikken været analyseret som grundlag for et samlet billede af trængslens betydning for motorvejstrafikkens klimabelastning.

Opgørelsen af trængsel er baseret på GPS data fra køretøjer på alle større veje. Det gør det muligt at sammenligne den faktiske hastighed med den hastighed, der køres med, når der ikke er trængsel. Effekter for erhverv og arbejdsudbud er vurderet med udgangspunkt i, hvor meget erhvervs trafik og pendling der påvirkes af forsinkelserne på de forskellige dele af vejnettet. Trængslens betydning for klimabelastningen opgøres alene for motorveje, hvor data for brændstofforbrug under kørsel har gjort det muligt at opstille en sammenhæng mellem gennemsnitshastighed og CO2-udledning.

Trængsel på vejene i 2019

På en gennemsnitlig hverdag i 2019 var den opgjorte forsinkelse på vejnettet på omkring 365.000 køretøjstimer. Når forsinkelsestimerne på et hverdagsdøgn omregnes til årsbasis, bliver det til ca. 84 millioner tabte køretøjstimer. Tabet af timer svarer på årsbasis til ca. 70.000 fuldtidsstillinger. Omregnes forsinkelsestimerne til samfundsøkonomi, var der i 2019 et samlet samfundsøkonomisk tab på knap 28 mia. kr. pga. trængsel (2021-priser).

Vejdirektoratet opgjorde trængslen i 2016 til 335.000 køretøjstimer pr. hverdagsdøgn. Der har således været en vækst i forsinkelsen på vejnettet på 9 pct. fra 2016 til 2019. I samme periode er trafikken steget med ca. 4 pct.

Tabel 1. Forsinkelse pr. hverdag fordelt på vejtyper

Vejtype	Forsinkelse 2019
Motorvej	54.000 køretøjstimer
Øvrige statsveje	35.000 køretøjstimer
Kommuneveje	277.000 køretøjstimer
I alt	365.000 køretøjstimer

Ca. 3/4 af den samlede trængsel er på kommunernes veje, mens statens veje står for resten. Det skal ses i sammenhæng med, at kommunernes veje udgør ca. 95 pct. af det samlede vejnet og har derfor en stor del af både trafik og trængsel. Statens motorveje anvendes til gengæld intenst og har de største niveauer af trængsel i forhold til vejnettets længde.

Trængslen på statens veje er størst i Hovedstadsområdet, samt på Fynske Motorvej, E45 og omkring de største byer.

Betydning for erhvervslivets transport

Den del af erhvervslivets transporter, der kører på tidspunkter med trængsel, får forsinkelser og øgede omkostninger.

På kommunernes veje står erhvervstransport for ca. 9 pct. af de samlede forsinkelser, mens det for motorveje og øvrige statsveje er hhv. 15 pct. og 12 pct. Erhvervstransporten består både af persontransport (forretningsrejser o.l.) og godstransport med lastbil. På motorveje påvirkes lastbiler i mindre grad af forsinkelser end på andre veje, fordi de er begrænset til en makshastighed på 80 km/t. Den øvrige trafik når først under 80 km/t på motorvej, når trængselsniveauet er meget højt.

På grund af omkostninger til arbejdstid, værdi af gods mv. vejer de samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser for erhvervslivets transporter væsentligt højere end for den øvrige trafik. Den del af de samfundsøkonomiske omkostninger, der skyldes forsinkelser for erhvervstransport, vurderes til at være 14,5 mia. kr. i 2019. Det svarer til 53 pct. af det samlede samfundsøkonomiske tab ved trængsel i 2019.

Betydning for arbejdsudbuddet

Trængsel på vejene øger tidsforbrug og omkostninger til pendling og erhvervstransport. Trængslen får dermed negative konsekvenser for den samlede adgang til arbejdskraft.

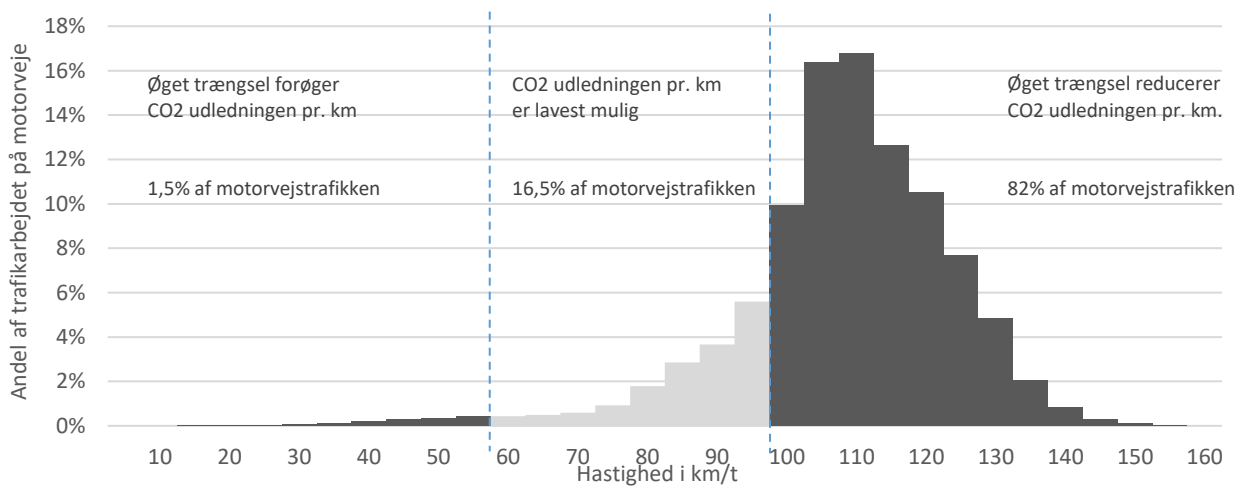
Særligt pendling foregår på tidspunkter med meget trængsel. På kommunernes veje står pendling for ca. 32 pct. af de samlede forsinkelser, mens det for motorveje og øvrige statsveje er hhv. 41 pct. og 37 pct. De samlede forsinkelser for pendling og erhvervstransport i 2019 vurderes at svare til et arbejdsudbudstab med en samfundsøkonomiske værdi på 1,8 mia.

Klimaeffekter af trængsel på motorveje

Analysen af CO₂-udledning fra benzin- og dieslbiler viser, at CO₂-udledningen på motorvej er lavest, når personbiltrafikken pga. trængsel kører med en hastighed, der er mellem ca. 60 og 100 km/t. Ved et højere trængselsniveau, og deraf følgende lavere hastighed, øges CO₂-udledningen. Og tilsvarende når et lavere trængselsniveau giver mulighed for højere hastigheder øges CO₂-udledningen. Ved et meget højt trængselsniveau, kan CO₂-udledningen blive højere, end den ville have været ved kørsel med tilladt hastighed.

For den samlede trafik på motorveje i 2019 betyder det, at ca. 1,5 pct. af trafikken pga. trængsel får forøget CO₂-udledningen i forhold til det lavest mulige. I lighed med fordelingen af de høje trængselsniveauer forekommer dette især i Hovedstadsområdet og ved de største byer.

82 pct. af motorvejstrafikken får omvendt reduceret CO₂-udledningen pga. trængsel, fordi trængslen reducerer hastigheden uden det samtidigt medføre et væsentligt spild til accelerationer og nedbremsninger.



Figur 1 Fordeling af motorvejstrafikken efter gennemsnitshastighed og trængselsgradens betydning for CO₂ udledningen pr. køretøjskm.

Vurderingen af trængslens betydning for CO₂-udledningen tager ikke højde for omvejskørsel pga. trængsel eller f.eks. elbiler, der kan reagere anderledes på trængsel, fordi en større del af energitabet kan genindvindes. Vurderingen er også afgrænset til motorveje. På andre veje vil stop og kø-opbygning ved kryds have en stor betydning for sammenhængene. På baggrund af emissionstal fra andre EU-lande vurderes det, at øget trængsel på øvrige veje generelt vil medføre en forøget CO₂-udledning pr. bilkm.