



Gert Bjerregaard
Venstre

30. september 2025
Side 1 af 9

Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre om reduktionsmål, kørselsomfang, kollektiv trafik og trafikafvikling

Gert Bjerregaard har den 18. september 2025 fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende reduktionsmål, kørselsomfang, kollektiv trafik og trafikafvikling. Spørgsmålene vil blive besvaret i det følgende.

Spørgsmål 1.a: Det er oplyst, at reduktionspotentialet fra udviklingen i elbiler fremadrettet vil indgå i Frozen Policy-beregningen som en forudsætning. Hvor stor er den reduktion, der regnes med ved en elbilsandel på 45% i 2030?

Svar

Aarhus Kommunes seneste klimafremskrivning indregner fra 2025 et basisscenarie med ca. 45 pct. elbils bestand i 2030. Dette er efter beregninger fra Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. Nedenstående svarer derfor på, hvad reduktion på de 45 pct. medfører i forhold til andre scenarier for elbiler.

I seneste klimaregnskab for 2023 var der på de aarhusianske veje en elbilsandel på omtrent 6 pct. Elbilsudviklingen går imidlertid hurtigt, og pr. august 2025 udgør elbilerne omtrent 16 pct af den samlede bil bestand.¹ Tabel 1 viser de forventede udledninger i 2030 under forskellige antagelser til elbilsbestanden i 2030.

Tabel 1: Forventede udledninger i 2030 fra vejtransporten

	6 pct elbiler	16 pct elbiler	45 pct elbiler
Tons CO ₂ e	287.367	265.401	200.160

Som tabel 1 viser, medfører en øget elbilsandel, at de forventede udledninger falder. Tabellen viser ikke, hvad reduktionen ville være fra nuværende regnskabsår (2023) og 2030, men kun hvad udledningerne ville være i 2030 under forskellige scenarier for elbiler.

Hvis spørgsmålet omhandler, hvad reduktionen vil være fra 2023 til 2030, har det ikke været muligt at besvare inden for tidsfristen. Dette skyldes, at der frem mod 2030 sker en række ændringer i andre variable, som vil kræve yderligere analyse. Dette vil bl.a. gælde variable såsom udledningerne fra

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2025-010284

¹ Bemærk, at hybrid biler ikke inkluderes som elbiler.



personbilerne, antallet af kørte kilometer, bioandelen i benzin og diesel, energieffektiviteten for køretøjer og el-emissionsfaktoren.

30. september 2025
Side 2 af 9

Spørgsmål 1.b: Hvor stor vil reduktionen være, hvis andelen i stedet forventes at være 55% i 2030?

Svar

Det er vanskeligt at svare præcist på, hvor meget en potentiel øget elbilsandel på 55 pct. vil medføre, da det er centralt at vide, hvilken andel der så falder tilsvarende. Er det benzin-, diesel eller hybridbiler, der vil være færre af – eller vil der blot komme flere biler uden en tilsvarende reduktion i antallet af fossile biler? Hvis der antages en nogenlunde ensartet nedgang for de resterende biltyper, vil udledningerne i 2030 være ca. 176.739 tons CO₂e, jf. tabel 2. Dermed vil en øget forventning til elbiler medføre en forventet lavere udledning på ca. 23.421 tons CO₂e i 2030 i forhold til 45 % andel af elbiler.

Tabel 2: Forventede udledninger i 2030 fra vejtransporten

	45 pct elbiler	55 pct elbiler
Tons CO ₂ e	200.160	176.739

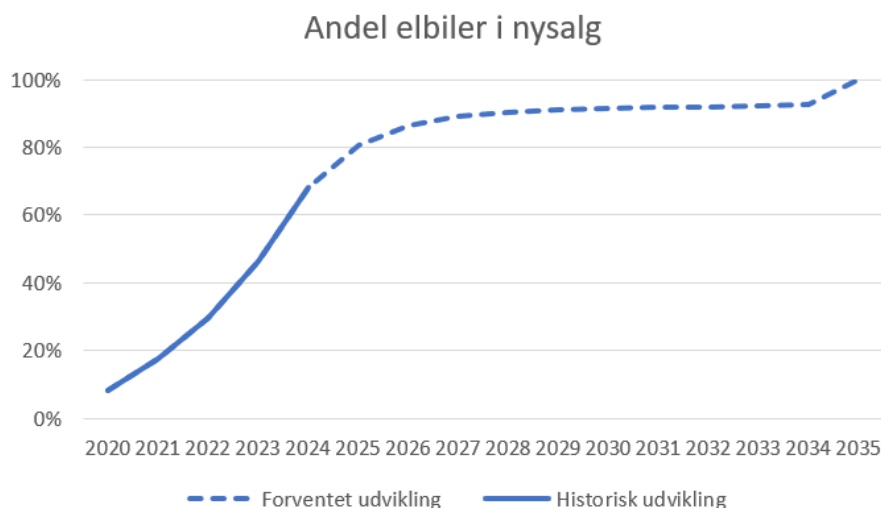
Det skal dog bemærkes, at det er svært at opnå en elbilsandel betydeligt over 45 pct. i 2030. Dette skyldes, at elbilsandelen primært bestemmes af to forhold: a) andelen af elbiler i nysalg og b) frafaldet af eksisterende fossilbiler.

Andelen af elbiler i nysalg skal i perioden frem mod 2030 ligge i spændet 80-90 pct, jf. figur 1. Det er vanskeligt at opnå meget højere elbilsandele end de allerede forventede. Der skal dermed forventes en endnu hurtigere udskiftning af den allerede eksisterende fossilbilsbestand for at opnå en andel på 55 pct.

Figur 1: Andel elbiler i nysalg ved en forventning på 45 pct. elbiler i 2030



30. september 2025
Side 3 af 9



Spørgsmål 2: I den oversigt over indsatser i Grøn mobilitetsplan, som vi modtog som svar på vores 10-dages forespørgsel den 8. september 2025, er der i tabel 1 angivet en samlet reduktion på 109.000 tons. Når man tager middelværdien af de angivne reduktioner og lægger dem sammen, fås imidlertid 104.602 tons. Vi ønsker derfor at få udleveret en samlet oversigt over de indsatser, der tilsammen giver de angivne 109.000 tons

Svar

Man kan ikke lægge de gennemsnitlige CO₂-reduktioner fra alle indsatser sammen og på den måde få det samlede resultat på ca. 109.000 tons CO₂e. Det skyldes, at reduktionerne er beregnet som marginale effekter – altså at effekten af en indsats afhænger af, hvilke andre tiltag der samtidig er gennemført.

For at forstå dette skal man se på de intervaller, der angiver reduktionspotentialer. Den lave ende af intervallet viser, hvor meget en indsats reducerer udledningen, hvis alle andre tiltag i Grøn Mobilitetsplan (GMP) allerede er gennemført. Her er udgangspunktet, at de resterende udledninger fra vejtransporten er lavere, og derfor bliver effekten af et ekstra tiltag være mindre. Omvendt viser den høje ende af intervallet effekten, hvis indsatsen står helt alene, uden at der er iværksat andre tiltag. Her er udledningen højere, og derfor giver indsatsen en større reduktion.

Konsekvensen af dette er, at hvis man fjerner én enkelt indsats fra planen, så falder den samlede reduktion kun svarende til den lave ende af intervallet for den pågældende indsats – ikke gennemsnittet eller den høje værdi. Derfor kan man ikke blot summere de enkelte indsatseres reduktionspotentialer, da man så ville overvurdere den samlede effekt.



Spørgsmål 3.a: I det opdaterede klimaregnskab, som byrådet behandlede den 27. august 2025, fremgår det af bilag 1, figur 1, at den samlede CO₂-reduktion fra Transport og Mobilitet skal være 131.500 tons for at nå målet om CO₂-neutralitet. Hvordan hænger dette tal sammen med den opgørelse, vi modtog som svar på vores 10-dages forespørgsel, hvor de samlede indsatser er angivet til 109.000 tons?

30. september 2025
Side 4 af 9

Svar

GMP omhandler alene vejtransporten, mens transport og mobilitetsområdet i klimaregnskabet inkluderer flere sektorer end vejtransporten. De yderligere udledninger som inkluderes, er lufttransporten, jernbanetransporten og søtransporten, jf. tabel 3.

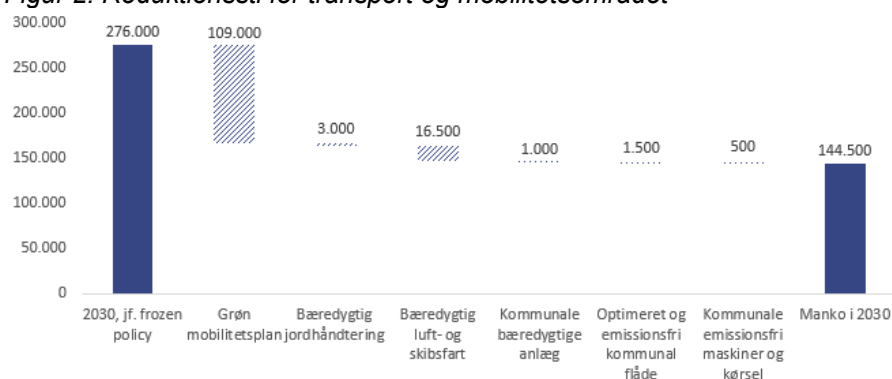
Tabel 3: Forventede CO₂e udledninger fra transport- og mobilitetsområdet i 2030

	Tons CO ₂ e
Lufttransporten	1.167
Vejtransporten	200.160
Jernbanetransporten	3.330
Søtransporten	71.175
Samlet	275.831

På grund af inklusionen af de øvrige områder vil både udledninger og potentielle reduktioner for hele transport og mobilitetsområdet være større end dem for vejtransporten, som GMP fokuserer på.

Transport og mobilitetsområdet inkluderer en række indsatser, foruden, GMP, som samlet medfører en reduktionssti for transport og mobilitetsområdet:

Figur 2: Reduktionssti for transport og mobilitetsområdet





Spørgsmål 3.b: Betyder det, at Grøn mobilitetsplan mangler yderligere indsatser for at finde de sidste 22.500 tons?

30. september 2025
Side 5 af 9

Svar

Se svar på spørgsmål 3.a.

Spørgsmål 4.a: I svaret på vores 10-dages forespørgsel af den 25. august 2025 fremgår det, at en gennemsnitlig personbil kører omkring 15.000-16.000 kilometer om året. Hvordan fordeler dette årlige kørselsomfang sig for en gennemsnitlig borger på de forskellige kategorier: ærinde, arbejdsplads, erhverv, fritid og uddannelsessted?

Svar

Teknik og Miljø har på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at give et direkte svar på spørgsmålet. Det skyldes, at de 15.000-16.000 km årligt stammer fra et notat fra Skatteministeriet, og dermed er et nationalt gennemsnit, som ikke kan omsættes direkte til borgerne i Aarhus. En særskilt undersøgelse kan desuden ikke gennemføres inden for den fastsatte tidsfrist for besvarelse af en 10-dages forespørgsel.

I stedet henviser Teknik og Miljø til data fra DTU's transportvaneundersøgelse for perioden 2022-2024. Her fremgår det, hvordan kørslen i personbil for indbyggerne i Aarhus fordeler sig på forskellige formål:

- Arbejde: 29 %
- Uddannelse: 1 %
- Ærinde: 17 %
- Fritid: 43 %
- Erhverv: 10 %

Spørgsmål 4.b: Vi ønsker ligeledes samme fordeling for en børnefamilie?

Svar

Se svar på spørgsmål 4.a

Spørgsmål 5.a: Hvilken effekt vil en sænkning af billetprisen til 15 kr. have: Hvor stor en reduktion i CO2-udledningen forventes som følge heraf?

Svar

Det har ikke været muligt indenfor tidsfristen af lave en beregning af dette.



30. september 2025
Side 6 af 9

Generelt kan det dog svares, som med alle typer af forbrug, at transportadfærd og valg kan påvirkes af pris. En lavere pris vil alt andet lige tiltrække flere kunder og dermed føre til flere ture i den kollektive trafik. Det er vanskeligt at vurdere med stor nøjagtighed, hvor mange flere passagerer, der kan opnås med en sænkning af prisen, da mange faktorer spiller ind.

Incentive lavede sidste år en vurdering af effekten af sænkede billetpriser i den kollektive trafik for DI Transport. Her blev det antaget, at en prisreduktion på fx 50% vil kunne give 25% flere ture.

Erfaringsmæssigt vil de fleste nye ture komme fra eksisterende brugere af kollektiv trafik, cyklister og gående. I mindre omfang vil bilister skifte til den kollektive trafik. Der er ikke noget, der peger på, at dette vil forholde sig anderledes i en Aarhus kontekst.

Med afsæt i ovenstående, må det antages, at en sænkning af billetprisen alene ikke vil have en stor CO₂-reduktionseffekt. Prisreduktion kan dog være et stærkt virkemiddel, der medvirker til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, og er hensigtsmæssig at kombinere med andre tiltag som fx øget busfremkommelighed, flere afgang, trygge stoppesteder mv.

Spørgsmål 5.b: Hvilken effekt vil en sænkning af billetprisen til 15 kr. have: Hvor mange bilister forventes at skifte fra bil til bus?

Svar:

Se svar på spørgsmål 5.a.

Spørgsmål 6.a: Hvilken effekt på CO₂-udledningen vil en udvidelse af A-busnettet have: Hvis antallet af A-buslinjer øges med 30%?

Svar:

En udvidelse af A-busnettet vil generelt øge tilgængeligheden til den kollektive trafik og gøre det mere attraktivt at benytte bus frem for bil. En udbygning af nettet med flere linjer - og dermed kortere afstand til stoppesteder - vil især kunne have betydning i byområder med høj befolkningstæthed, hvor flere potentielle passagerer bor og arbejder tæt på linjerne.

Effekten på CO₂-udledningen vil afhænge af, hvor mange bilister, der vælger at skifte transportmiddel som følge af forbedringen. En udvidelse på 30, 50 eller 100 procent vil alt andet lige kunne forventes at medføre en gradvist større effekt, men de konkrete resultater vil afhænge af linjeføringer, frekvens, sammenhæng til øvrig trafik og passagerernes transportbehov.



En detaljeret vurdering af effekt på CO2-udledning forudsætter en nærmere analyse i regi af Midttrafik.

30. september 2025
Side 7 af 9



Spørgsmål 6.b: Hvilken effekt på CO2-udledningen vil en udvidelse af A-busnettet have: Hvis antallet af A-buslinjer øges med 50%?

30. september 2025
Side 8 af 9

Svar:

Se svar på spørgsmål 6.a.

Spørgsmål 6.c: Hvilken effekt på CO2-udledningen vil en udvidelse af A-busnettet have: Hvis antallet af A-buslinjer øges med 100%?

Svar:

Se svar på spørgsmål 6.a.

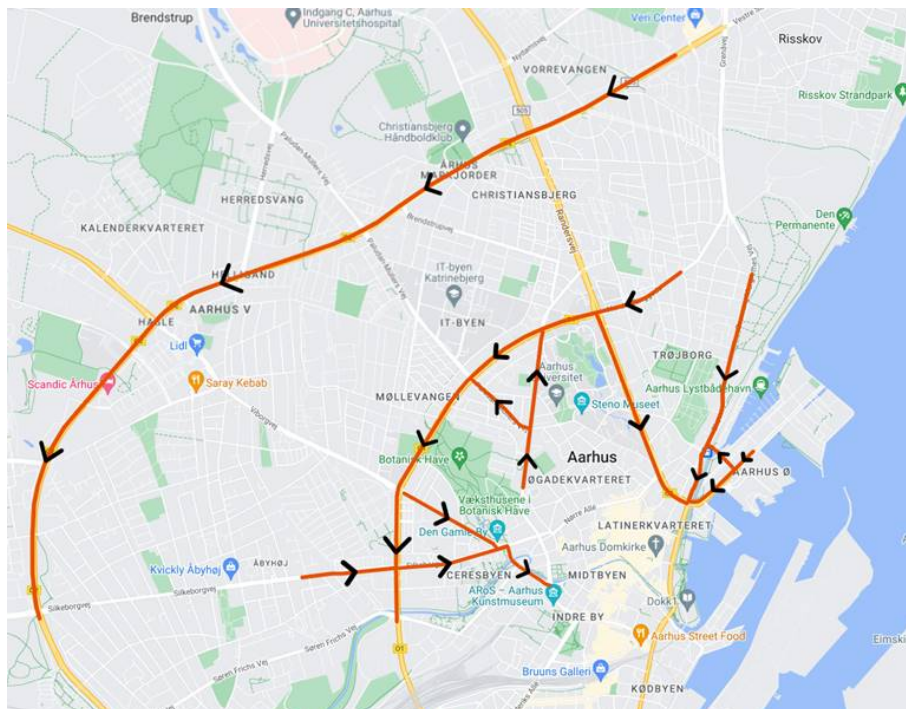
Spørgsmål 7.a: Ifølge Aarhus Kommunes hjemmeside ([Trafiksituationen med et fredeligere Vesterbro Torv](#)) er rejsetiden ved Vesterbro Torv steget med 25% om morgenen og 40% om eftermiddagen efter de gennemførte ændringer: Hvor mange minutter forlængelse svarer dette til morgen og eftermiddag?

Svar:

De strækninger, der ses påvirket af ændringerne ved Vesterbro Torv, og som indgår i opgørelserne på Aarhus Kommunes hjemmeside, er vist på kortet nedenfor. Der er tale om strækninger på i alt 17,6 km.

I denne analyse sammenlignes ugerne 24-38 2025 (efter ensretningen af Vester Allé og Hjortensgade) med de samme uger i 2024 – begge år ekskl. ugerne i skolernes sommerferie.

Den samlede gennemsnitsrejsetid på hverdage på det observerede vejnet er steget med 6 minutter – fra ca. 41 til ca. 47 minutter. I myldretidsperioderne (kl. 7-9 og 15-17) er den samlede gennemsnitsrejsetid steget med ca. 15 minutter fra ca. 51 til ca. 66 minutter. Det svarer til gennemsnitligt 21 sekunder pr. km hen over hele døgnet og gennemsnitligt 50 sekunder pr. km i myldretidstimerne.



30. september 2025
Side 9 af 9

Spørgsmål 7.b: Hvor mange bilister er berørt af forlængelsen morgen og eftermiddag?

Svar:

Baseret på snittællinger på de 11 analyserede vejstrækninger er i alt ca. 98.000 daglige køretøjer (herunder inkl. personbiler, varebiler, lastbiler og busser) berørt af rejsetidsændringerne. Tallet gælder for hverdage.

Spørgsmål 7.c: Hvad er den estimerede omkostning for samfundet som følge af de forlængede rejsetider?

Svar:

Det har ikke været muligt indenfor tidsfristen at udarbejde en beregning af dette.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør