

DSB

BAGGRUND OM TRANSPORTGUIDE

TEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Udgangspunktet	2
3	Kollektiv transports rolle	4
4	Brug af transportguide som dialogværktøj	4
5	Fakta der understøtter transportguiden	7
5.1	Klimapåvirkning	7
5.2	Trængsel	8
5.3	Sundhed	9
6	Rejseeksempler	11

1 Indledning

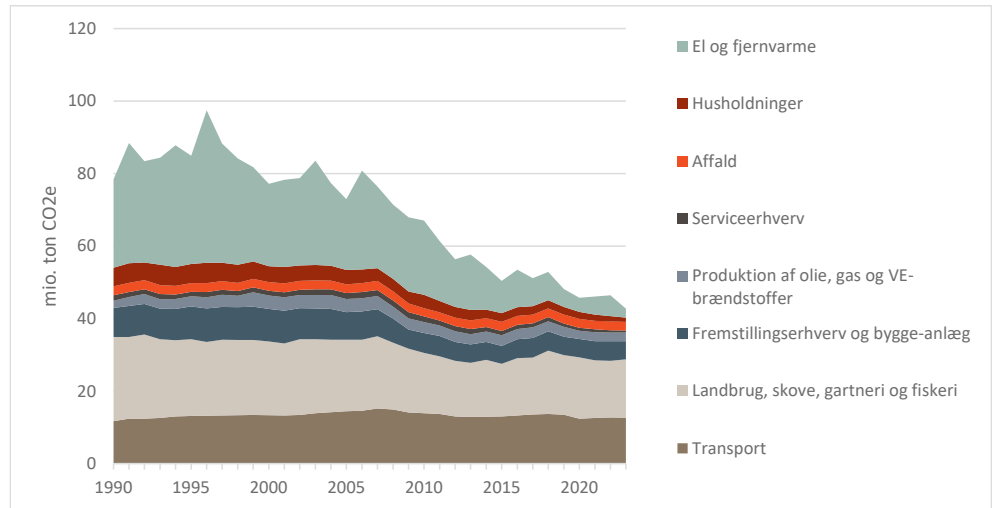
DSB ønsker at styrke kommunikationen om tog og anden kollektiv transports rolle og værdi for at styrke den grønne omstilling. DSB har bedt COWI om at bidrage i opstilling af en "platform" for denne kommunikation og for at udarbejde vidensbaseret faglig baggrund for platformen. En faglig baggrund som DSB og andre vigtige aktører på transportområdet kan bruge i en fremadrettet fælles dialog om at styrke transports rolle i den grønne omstilling.

Dette tekniske notat er resultatet af COWIs drøftelser med en arbejdsgruppe i DSB om ovenstående samt COWIs egen litteratursøgning og analyser.

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.				
A254707	A254707-01				
VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
4.0	25. marts 2026		HGR, PETR, MIFN	OLEK	HGR

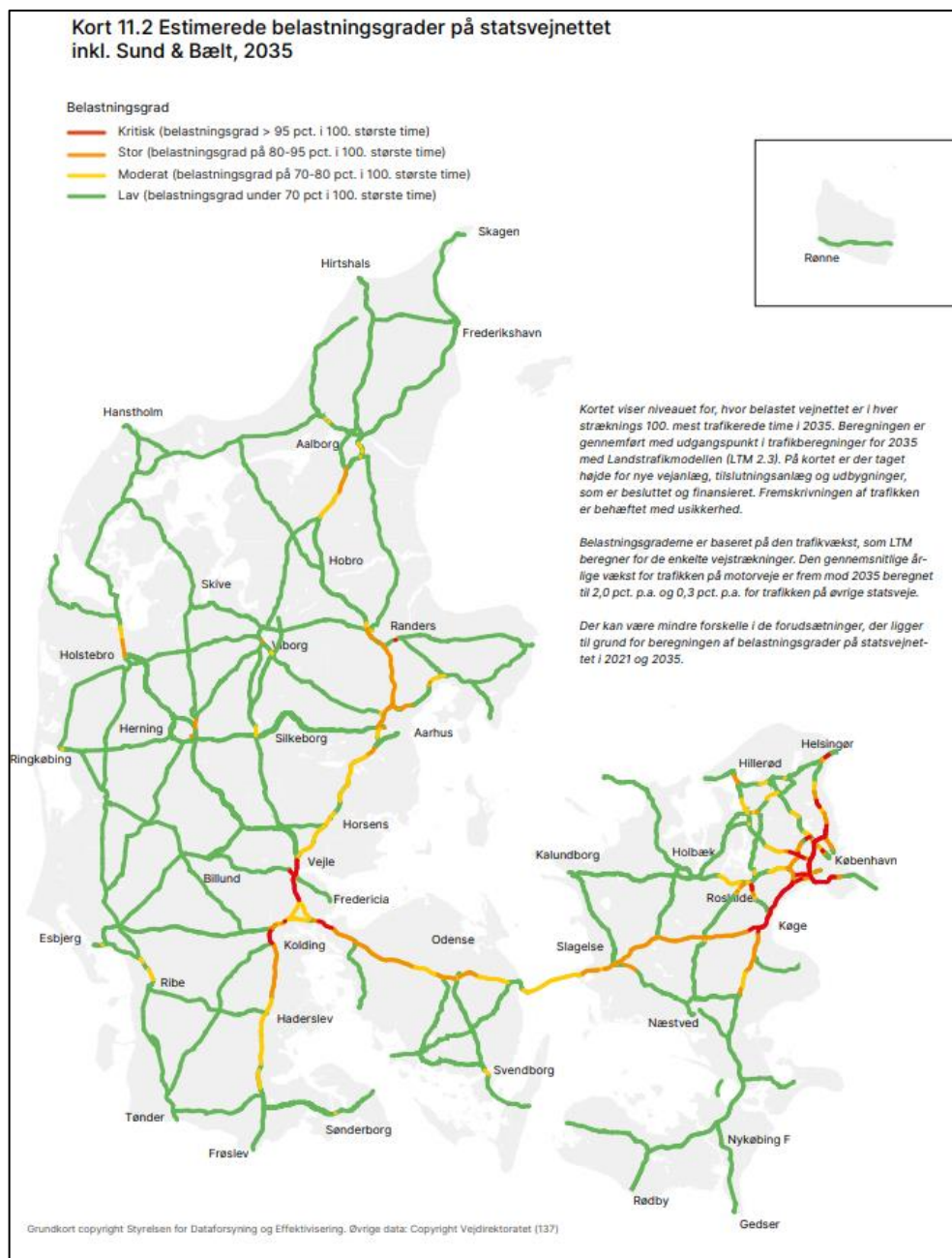
2 Udgangspunktet

Transports rolle er vigtig i den grønne omstilling. Der er behov for at fokusere på en mobilitet, hvor det handler om at gøre det nemmere at benytte løsninger, hvor klimaftrykket fra fossildrevne transportmidler mindskes. Transportsektoren udgør en betydelig andel af det samlede udslip af CO₂, og andelen har været støt voksende i mange år, da andre sektorer i højere grad har reduceret sit udslip, se Figur 1.



Figur 1 Samlede udledninger af CO₂ ækvivalenter fordelt på sektorer i Danmark.
Kilde: Energistyrelsens hjemmeside november 2023, Klimastatus og frem-skrivning 2023. KF23 resultater – Tal bag figurer.

Samtidig viser de seneste ca. 20 års befolkningsudvikling, at befolkningstilvæksten har været størst i de fire største byer og øvrige kommuner med større byer, hvilket kan udtrykkes som en stigende urbanisering. Prognoser viser, at man forventer en tilsvarende udvikling frem til år 2045. Alt andet lige kan det øge risikoen for øget trængsel, især i nærheden af de største byer. Prognoser fra Vej-direktoratet for udviklingen i belastning på statsvejnettet viser, at der i 2035 forventes store eller kritiske belastningsgrader i nærheden af de større byer, se Figur 2.



Figur 2 Estimerede belastningsgrader på statsvejnettet i 2035. Kilde: Statsvejnettet 2022, Rapport 615. Vejdirektoratet, 2022.

Endelig ses en tendens til, at man helt fra de tidlige alderstrin i mindre grad benytter aktiv transport til skole og fritidsaktiviteter. Det viser en interviewundersøgelse, som Megafon har lavet for Cyklistforbundet, hvor resultater for 2014 og 2022 sammenlignes (Kilde: Cyklistforbundet – Alle børn cykler. Megafon, august 2022). Det kan føre til mindre motion og dermed en negativ effekt på sundhed.

De her nævnte udfordringer i transportsektoren dækker ikke alt. I samfundsøkonomiske vurderinger og andre helhedsorienterede vurderinger eller prioriteringer indgår også f.eks. støj, påvirkning af natur og tidsforbrug. Sammen med DSB har vi i denne opgave valgt at fokusere på de tre emner: Klimaaftryk i form af CO₂ udslip, trængsel og sundhed. Opgaven har været at opstille en platform for

dialog om udfordringer på tværs af transportmidler og ikke at udarbejde en prioriteringsmodel eller et samlet helhedsorienteret vurderingsværktøj.

3 Kollektiv transports rolle

Kollektiv transport er vigtig for at imødegå udfordringerne i samspil med andre løsninger.

For det første som et effektivt transportmiddel til transport af mange personer i og mellem tætte byområder med små pladskrav og lille klimaaftryk i forhold til individuel transport i bil.

For det andet som et vigtigt element i at øge andelen af sund og aktiv transport, hvor kollektiv og aktiv transport kan kombineres for at skabe en transport over længere afstande.

For det tredje som en mulighed for at erstatte individuel transport i bil på dele af længere ture, hvor bilen anses som den eneste mulighed på noget af turen.

Endelig er kollektiv transport vigtig som bidrag til at skabe en god mobilitet for personer, der ikke har andre valgmuligheder. F.eks. unge med relativ lang afstande til regionale uddannelsessteder og bevægelseshæmmede på daglige gøremål i lokalområder.

4 Brug af transportguide som dialogværktøj

Kollektiv transports rolle i samspil med øvrige løsninger kan kort sammenfattes i en transportguide, hvor hovedbudskaberne er:

- > Transporter dig mest muligt i toppen
- > Transporter dig mere fra midten
- > Transporter dig mindst muligt fra bunden.

Hovedbudskaberne kan gradbøjes og nuanceres, men giver et godt udgangspunkt for dialog om løsninger, hvor fokus er på følgende kriterier:

- > Mindst muligt klimaaftryk
- > Mindst mulig trængsel
- > Størst mulig sundhed.

Transportguiden skal også forstås som et fleksibelt og enkelt dialogværktøj, hvor de enkelte transportmidlers rolle kan være forskellige afhængige af den konkrete kontekst, men hvor man altid bør stille følgende spørgsmål i den nævnte rækkefølge:

- > Kan denne konkrete rejse foretages alene med aktiv transport?

- > Kan denne konkrete rejse foretages alene med kollektiv transport?
- > Kan denne rejse foretages med en kombination af aktiv transport og kollektiv transport?
- > Kan denne rejse foretages med en kombination af kollektiv transport og individuel biltransport?

Definitionen af kollektiv transport kan i udgangspunktet være fleksibel og blot udtrykke det "at rejse sammen". Allerede i dag er der en stor vifte af kollektiv transport tilbud fra fleksible samkørselsordninger til linjebåren skinnetrafik.

Desuden kan de enkelte transportmidler udvikle sig over tid. Det kan f.eks. ikke udelukkes, at fly på visse rejser i fremtiden vil være en transportform med et lille klimaftryk i forhold til andre transportmidler, mens det i dag ud fra klimaftryk hører til i bunden af guiden.

Endelig kan det i nogle situationer også være, at en konkret transport med f.eks. egen elbil i forhold til én af udfordringerne (klimaaftryk) er bedre end en tur med kollektiv transport.

Vigtigt er det, at kollektiv transport er central for at fremme en (bæredygtig) mobilitet, der understøtter den grønne omstilling.



Figur 3 Transportguiden illustrerer princippet i "mest af det øverste" og "mindst af det nederste". Kollektiv transport spiller en central rolle alene og i samspil med transportmidler både nederst og øverst i guiden.

Placering af transportmidler i guiden

Placeringen af de enkelte transportmidler i transportguiden afhænger af, hvordan de "præsterer" indenfor hvert af de tre vurderingskriterier i forhold til de andre transportmidler. For hvert transportmiddel er det vurderet om det præsterer positivt i forhold til kriteriet, er gennemsnitligt/neutralt eller negativt. For klimaafttryk/CO₂ vil en lav CO₂-udledning f.eks. være positivt og give en lavere placering i pyramiden, mens en høj CO₂-udledning vil give en højere placering i guiden.

	Klimaafttryk/CO ₂	Trængsel	Sundhed
Færge, diesel	Red	Green	Red
Fly	Red	Green	Yellow
Personbil, fossil	Red	Red	Red
Personbil, plugin hybrid	Red	Red	Red
Letbane	Yellow	Yellow	Yellow
Personbil, el	Yellow	Red	Yellow
Bus	Yellow	Yellow	Yellow
Tog, gns.	Yellow	Green	Yellow
Metro	Yellow	Green	Yellow
S-tog	Yellow	Green	Yellow
Cykel	Green	Green	Green
Gang	Green	Green	Green

Figur 4 Et simpelt rangordningsskema over forskellige transportmidlers placering i transportguiden. Transportmidler markeret med grøn præsterer positivt indenfor bedømmelseskriteriet, gul er neutral og rød en negativ præstation i forhold til de andre transportmidler.

For klimaafttryk og dermed CO₂-udslip har færge, fly og fossildreven bil de største udledninger pr. personkilometer og er dermed farvet røde. Cykel og gang har ingen udledning og er dermed farvet grønne. Elbil, bus og tog har alle en lavere udledning end bil, fly og færge, men da den ikke er nul, er de farvet gule. Indenfor hver af de tre rangordninger kan der også være forskel på de enkelte transportmidler. F.eks. har el-tog en mindre udledning end tog, der kører på diesel. Så længe der findes begge typer vil et "gennemsnitstog" have større udslip end el-tog.

For trængsel på vejene præsterer bil og el-bil lige dårligt, da de bidrager lige meget til trængslen. De har derfor begge en rød markering. Busserne bidrager også lidt til trængslen på vejene, men i forhold til, at der gennemsnitligt sidder flere passagerer i en bus end i en bil, er trængselspåvirkningen pr. person mindre. Busser har derfor fået en gul markering. Færge, fly og tog påvirker ikke trængslen på vejene, mens cykel og gang har en meget lille effekt på trængslen. Disse er derfor alle blevet markeret grønne.

For sundhed er der to faktorer, der bidrager til vurderingen. Dels om man er aktiv under transporten og dermed bliver sundere og får færre sygedage, og dels om det anvendte transportmiddel bidrager til den lokale luftforurening og kan bidrage til sygdomme hos andre. Cykel og gang er de eneste aktive

transportformer, hvorved de som de eneste har en positiv sundhedseffekt. De bidrager heller ikke til lokal luftforurening. Alle øvrige transportformer er passive og giver dermed ikke en forbedret sundhed i forhold til aktive transportformer. Disse kan derfor ikke få en vurdering bedre end gul. For at skelne mellem dem, skal der derfor ses på den negative effekt i form af lokal luftforurening. Her er bilen dårligst, da en stor del af biltrafikken sker i byerne, hvor udledningen påvirker luftkvaliteten. En hurtigfærge har også en meget høj udledning af luftforurening, som kan forårsage sundhedsskader selv om den mest foregår til havs og dermed ikke påvirker mange mennesker. Bilen og færgen har derfor fået en rød markering, mens de øvrige passive transportformer forbliver gule.

De forskellige transportmidlers placering inden for de tre parametre er et udtryk for, hvordan de præsterer i den nuværende situation. Den teknologiske udvikling vil potentielt kunne ændre på dette i fremtiden, hvis f.eks. nogle transportmidler får fossilfri fremdrift.

5 Fakta der understøtter transportguiden

I det følgende er fakta for hvert af de tre forhold klimapåvirkning, sundhed og trængsel beskrevet for typer af transportmidler

5.1 Klimapåvirkning

Klimapåvirkninger opstår både i forbrændingsmotorer samt ved produktionen af drivmidler, herunder el. Emissionsfaktorerne i Tabel 1 er i gram per personkilometer ud fra den gennemsnitlige belægningsgrad af transportmidlet. Hvis for eksempel flere personer end gennemsnittet på 1,3 kører sammen i en bil, kan emissionsfaktoren per personkilometer reduceres væsentligt.

Tabel 1 CO2-emissioner i gram per personkilometer ud fra gennemsnitlig belægningsgrad

	Gram / personkm.
Færge (i bil)	990,4
Færge (buspassager)	652,5
Fly	266,0
Dieselbil	140,8
Rutebus (diesel)	139,1
Benzinbil	131,5
Færge (landgangspassager)	118,7
Bil (plugin hybrid)	106,7
Tog (IC4 diesel)	72,2
Tog (IC3 diesel)	53,2
Fjernbus	26,6
Letbane	19,3
Elbil	13,1
Rutebus (el)	7,4
-Tog (IR4)	5,4
S-tog	4,6
Metro	4,0
Fremtidens tog (IC5)	3,9
Tog (EB + DD)	3,2
Cykel	0
Gang	0

Kilde: COWI for DSB (2025): Sammenligning af emissionsfaktorer.

5.2 Trængsel

Trængsel kan forstås som et grundlæggende udtryk for en ubalance mellem efterspørgsel (trafikmængde) og udbud (kapacitet) af infrastrukturer. Det benyttes i denne sammenhæng om vejtransport, hvor efterspørgslen er så stor, at det giver forsinkelser i forhold til situationer, hvor de enkelte trafikanter er så få, at de ikke påvirker hinandens rejsehastighed. Betydningen af trængslen kan opgøres ud fra det tidstab og den værdi i kroner og øre, som tidstabets betyder for alle andre trafikanter.

Der er forskel på, hvor meget trængsel koster per km alt efter hvor og hvornår den finder sted. Vejtrafik forsinkes andre mere i byen end på landet og mere i myldretiden end udenfor, som afspejles i Tabel 2.

Tabel 2 Enhedspriser for trængselsomkostninger (2025-kr. per køretøjskm.)

		Gns.	By	Land
Personbil	Gennemsnit	0,7	1,5	0,4
	Spidsbelastning	1,5	3,0	0,7
Bus	Gennemsnit	1,7	3,1	0,9
	Spidsbelastning	4,1	7,3	2,2

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser 2.2

5.3 Sundhed

Der er sundhedsgevinster ved cykling og gang. For cykling er disse opgjort i Tabel 3. Tallene baserer sig på, at der er en sammenhæng mellem at være aktiv og risikoen for at blive ramt af forskellige sygdomme.

Sundhedseffekterne opstår ved, at man er aktiv og dermed reducerer risikoen for iskæmisk hjertesygdom, iskæmisk stroke, type 2 diabetes, brystkræft, kolonkræft, hjertekarsygdom, samt den overordnede dødelighed. Gevinsten udtrykkes ved den såkaldte *Relative risiko*, der angiver forskellen på risikoen for at få en af de nævnte sygdomme, hvis man er aktiv, set i forhold til at være inaktiv. Denne gevinst ser ikke på, hvilken form for aktivitet, der udføres. Dvs. gang og cykling sidestilles i denne opgørelse og vil begge medvirke til en reduktion i risikoen for de nævnte sygdomme ved en fysisk aktivitet på typisk mere end 30 minutter om dagen.

- > Eksempel: 0,004 % mindre risiko for iskæmisk hjertesygdom per cyklet kilometer.

Det er videre undersøgt, om der er evidens for, at f.eks. én fysisk aktivitet fortrænger anden fysisk aktivitet. Det er der ikke fundet grundlag for at sige. Derudover er der ikke i grundlaget for de danske cykelenhedspriser fundet evidens for at kunne differentiere mellem mængden af fysisk aktivitet. Der har dog været studier, der indikerer, at ved stor fysisk aktivitet, vil der være en reduceret ekstra sundhedsgevinst ved at være endnu mere aktiv.

I grundlaget for de nyeste enhedspriser for cykling blev det vurderet, at elcykler betyder 20 % mindre motion end almindelige cykler baseret på bl.a. energimåling for cyklister hhv. elcyklister. Det er dog stadig et ret begrænset datagrundlag, der fastlægger denne forskel.

Sundhedseffekten værdisættes ud fra omkostninger ved tabt produktivitet pga. sygedage samt behandlingsomkostninger i sundhedsvæsenet.

Tabel 3 Sundhedsgevinster i kr. per køretøjskm. (2025-priser)

Cykel	Elcykel
13,75	11,00

Kilde: COWI for Transportministeriet, 2020, Transportøkonomiske enhedspriser for cykling.

For at fastlægge sundhedsgevinsterne for gang per km kan ovenstående værdisatte effekter for cykling omregnes ved at se på de relative hastigheder. For cykling er der anvendt en gennemsnitlig hastighed på 16 km/t. Ved en ganghastighed på godt 5 km/t vil sundhedsgevinsten ved en km gang derfor være ca. tre gange større end ved en km cykling. Som nævnt er den viden baseret på studier, der har fundet, at skiftet fra fysisk inaktivitet til fysisk aktivitet er den samme, når der måles i forhold til brugt tid.

For andre transportmidler er sundhedseffekter ikke opgjort specifikt. Implicit ligger der dog en sundhedseffekt i den luftforurening, som udledes af transportmidler med forbrændingsmotor, eller i elproduktionen. Luftforurenende stoffer som NO_x, SO_x og partikler forårsager sundhedsskader, især i større byer, hvor flest mennesker bliver berørt af udledningen og der er flest gaderum med tæt bebyggelse. Nøgletal for sundhedsskaderne forårsaget ved forskellige transportmidler er gengivet nedenfor. Som man kan se, er tallene små sammenlignet med sundhedsgevinsterne per km ved cykel og gang.

Tabel 4 Sundhedsskader i kr. per personkilometer (2025-priser)

	By	Land
Færg	-	0,071
Fly	-	0,004
Personbil, fossil	0,112	0,034
Tog gns.	0,048	0,024
Bus	0,023	0,006
Personbil, el	0,012	0,012
S-tog	-	

Kilde: DTU Managements hjemmeside, Transportøkonomiske enhedspriser 2.2

6 Rejseeksempler

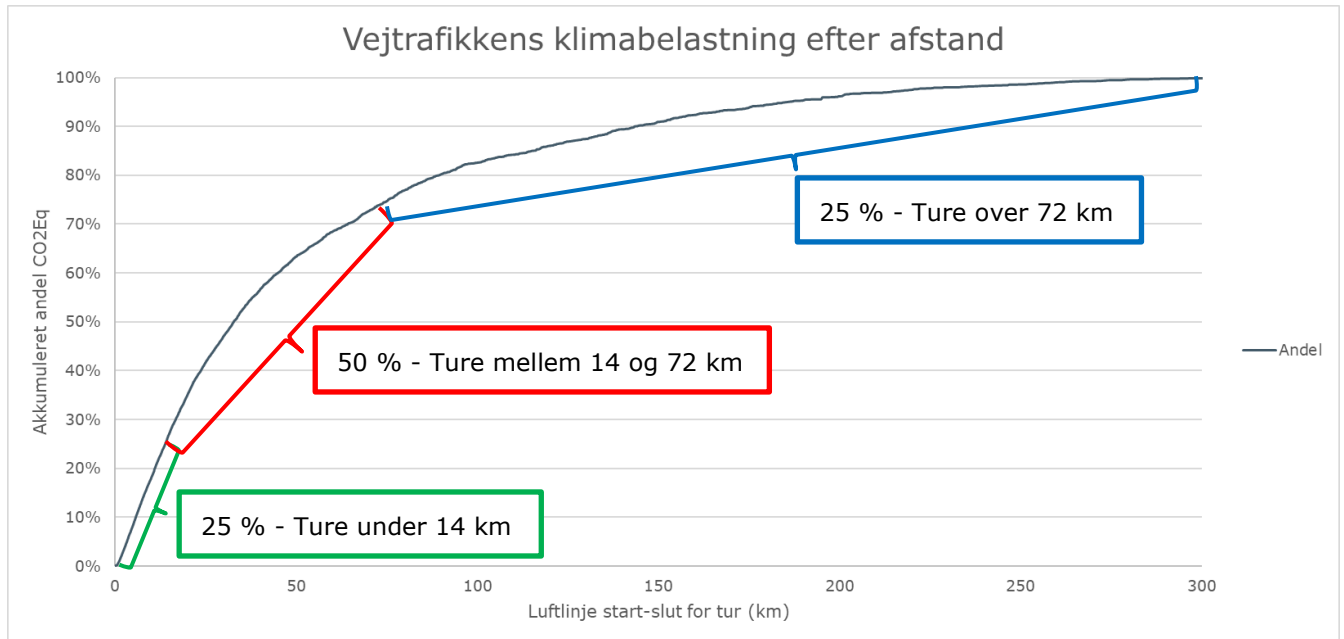
Som illustration af de forskellige transportmidlers placering i transportguiden og for at kunne vise, at placeringen er universelt gældende for mange forskellige rejser, er der beregnet konkrete tal for en række eksempelrejser. Eksempelrejserne er fundet med udgangspunkt i data fra Transportvaneundersøgelsen.

Der er taget udgangspunkt i følgende elementer ved valg af eksempelrejserne:

- > Rejserne skal samlet set kunne indeholde alle typer af transportmidler.
- > Der skal være rejser i både by og land, for at afspejle effekten af trængsel, der er forskellig de to steder.
- > Rejser, der bidrager med stor klimabelastning, skal være en del af eksempelrejserne.

Når der ses på antallet af rejser som danskerne foretager, så er der klart flest korte rejser. 50 % af alle pendlerrejser er f.eks. på under 7 km. Derfor er det valgt at inkludere en kort rejse blandt eksempelrejserne.

Hvis der ses på, hvor stor klimabelastningen er på de rejser, der foretages i bil, er det dog ikke de korte bilrejser, der bidrager til den største udledning af CO₂, Det er heller ikke de meget lange rejser, da der er relativt få lange rejser. Figur 5 illustrerer, hvor stor en del af CO₂-udledningen, der udledes i forhold til længden på ture. De korte rejser under 14 km står kun for 25 % af udledningen, selvom det er næsten $\frac{3}{4}$ af det samlede antal rejser. Ture mellem 14 og 72 kilometer står for 50 % af udledningen, mens de længste ture over 72 kilometer står for de sidste 25 %.



Figur 5 Vejtrafikkens klimabelastning i forhold til turlængden. Opgørelsen er udarbejdet af COWI på baggrund af Transportvaneundersøgelsen 2016-2018. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2016-2018

På baggrund af disse forudsætninger har vi valgt følgende eksempelrejser:

- > En kort rejse på 4 kilometer i henholdsvis hovedstadsområdet og i provinsen.
- > To mellemlange rejser på henholdsvis 15 og 50 kilometer i henholdsvis hovedstadsområdet og uden for hovedstadsområdet.
- > En lang rejse på mindst 250 kilometer mellem større byer, hvor både fly og færge kan indgå som mulige transportmidler.

Ved beregning af udledninger for ture med bus, tog og fly, er der taget højde for at der på ture, hvor disse transportmidler bruges som hovedtransportmiddel, oftest benyttes et andet transportmiddel før og efter hovedtransportmidlet. Rejse-længden og typen af til-/frabringetransportmiddel afhænger af hovedtransportmidlets rejselængde, geografi og type.

Med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen er der opgjort følgende til/frabring transport:

Tur på 4 kilometer:

- > *I hovedstadsområdet* foretages 640 meter af turen med gang/cykel, hvis hovedtransportmidlet er bus, mens 900 meter foretages med gang/cykel, hvis hovedtransportmidlet er tog.
- > *Uden for hovedstadsområdet* foretages 300 meter af turen med cykel/gang, hvis hovedtransportmidlet er bus. Tog benyttes ikke på korte rejser i provinsen.

Tur på 15 kilometer:

- > *I hovedstadsområdet* foretages 1,35 kilometer af turen med gang/cykel, mens 900 meter foretages med tog, hvis hovedtransportmidlet er bus. Hvis hovedtransportmidlet er tog, foretages 2,25 kilometer af turen med gang/cykel, mens 750 meter foretages med bus.
- > *Uden for hovedstadsområdet* foretages 900 meter af turen med gang/cykel, hvis hovedtransportmidlet er bus. Hvis hovedtransportmidlet er tog, foretages 2 kilometer af turen med gang/cykel, mens 600 meter foretages med bus.

Ture på 50 kilometer:

- > *I hovedstadsområdet* foretages 2 kilometer af turen med gang/cykel, mens 11 kilometer foretages med tog, hvis hovedtransportmidlet er bus. Hvis hovedtransportmidlet er tog, foretages 2,5 kilometer af turen med gang/cykel, mens 1,5 kilometer foretages med bus.
- > *Uden for hovedstadsområdet* foretages 1,5 kilometer af turen med gang/cykel, mens 1,5 kilometer foretages med bil, hvis hovedtransportmidlet er bus. Hvis hovedtransportmidlet er tog, foretages 1,5 kilometer af turen med gang/cykel, mens 8 kilometer foretages med bus.

Lange ture på tværs af Danmark, hvor fly indgår:

- > I gennemsnit er der i alt på en flyrejse ca. 10 kilometer med tog og ca. 30 kilometer med privat bil eller taxa i forbindelse med flyrejsen.

Tabel 5 Emissioner ved lange ture: Eksempel København - Aalborg

	CO ₂ (g/person/tur)	Trængsel (kr/person/tur)	Sundhed* (kr/person/tur)
Færges + personbil, fossil	99.900	142	-12
Personbil, fossil	56.600	238	-14
Færges + Personbil, el	71.500	142	-6
Fly	63.000	35	-5
Tog**	13.900	0	-10
Fjernbus	11.100	22	-2
Personbil, el	5.500	238	-5

Bemærk: Hvis ikke noteret, antages gennemsnitlig belægningsgrad i de forskellige transportmidler () Et negativt tegn betyder en sundhedsomkostning, et*

positivt tegn betyder en sundhedsgevinst. (**) Tog er et vægtet gennemsnit af diesel og el tog oplyst af DSB.

Tabel 6 Emissioner ved udvalgte ture (i gram CO₂ per person per tur)

Hovedtransportmiddel	4 km		15 km		50 km	
	Hovedstadsområdet	Provin- sen	Hovedstads- områ- det	Pro- vin- sen	Hovedstads- områ- det	Pro- vin- sen
Personbil, fossil (1 passager)	746	746	2.799	2.799	9.330	9.330
Personbil, fossil (gns. Belægningsgrad)	545	545	2.043	2.043	6.810	6.810
Tog				450		1.630
Bus	89	98	351	375	1.127	1.455
Personbil, el	54	54	203	203	675	675
S-tog	40		176		638	
Cykel	0	0	0	0		

Bemærk: Hvis ikke noteret, antages gennemsnitlig belægningsgrad i de forskellige transportmidler. (-) betyder, at transportmidlet ikke bruges i den pågældende tur.

Tabel 7 Trængselsomkostninger ved udvalgte ture (kr. per person per tur)

Hovedtransportmiddel	4 km		15 km		50 km	
	Hovedstadsområdet	Provin- sen	Hovedstadsområdet	Pro- vin- sen	Hovedstadsområdet	Pro- vin- sen
Personbil, fossil (1 passager)	6,0	3,0	22,5	11,2	74,8	37,4
Personbil, fossil (gns. Belægningsgrad)	4,6	2,3	17,2	8,6	57,6	28,7
Tog	-	-	-	-	-	0,2
Bus	0,3	0,2	1,1	0,4	-	1,7
Personbil, el	4,6	2,3	17,2	8,6	57,6	28,7
S-tog	-	-	0,1	-	0,1	-
Cykel	-	-	-	-	-	-

Bemærk: Hvis ikke noteret, antages gennemsnitlig belægningsgrad i de forskellige transportmidler. (-) betyder, at transportmidlet ikke bruges i den pågældende tur.

Tabel 8 Sundhedsgevinster ved udvalgte ture (kr. per person per tur)

Hovedtransportmiddel	4 km		15 km		50 km	
	Hovedstadsområdet	Provin- sen	Hovedstadsområdet	Pro- vin- sen	Hovedstadsområdet	Pro- vin- sen
Personbil, fossil (1 pas- sager)	-0,6	-0,2	-2,2	-0,6	-4,7	-2,2
Personbil, fossil (gns. Belægnings- grad)	-0,3	-0,1	-1,6	-0,3	-3,6	-1,6
Tog	-	-	-	27,2	-	19,6
Bus	8,8	4,1	18,3	12,0	26,7	20,3
Personbil, el	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,6	-0,6
S-tog	12,4	-	31,0	-	34,4	-
Cykel	55,0	55,0	206,4	206,4	-	-

Note: Et positivt tegn betyder en sundhedsgevinst, et negativt tegn betyder en sundhedsomkostning. Ved kombinationsrejser fremgår netto-effekten. Bemærk: Hvis ikke noteret, antages gennemsnitlig belægningsgrad i de forskellige transportmidler. (-) betyder, at transportmidlet ikke bruges i den pågældende tur.