



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 27. april 2016
J. nr. 2016-2159

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 14. april 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Nikolaj Amstrup (ALT).

Spørgsmål nr. 435:

Ministeren bedes vurdere, hvordan de samfundsøkonomiske modeller og metoder, som i dag benyttes af Transport- og Bygningsministeriet, kan forbedres, herunder hvordan de bedre kan tage højde for fordelene ved kollektiv transport, f.eks. i forhold til byudvikling og trængselsminimering, og ulemperne ved vejtransport, f.eks. brug af dyre kvadratmeter til parkering i de større byer, CO₂-udledning og negative sundhedseffekter.

Svar:

Begrebet samfundsøkonomisk analyse dækker over en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet. Målestokken er en opgørelse af velfærdsændringer i kroner og øre.

Velfærdsændringerne vurderes ud fra de konsekvenser et tiltag har, og som i sidste ende påvirker den enkelte borger – både i dennes rolle som bruger af transportsystemet og som skatteyder, og i det omfang denne er påvirket af støj og luftforurening eller rammes af uheld i trafikken mv.

Input i den samfundsøkonomiske analyse kommer fra trafikprognoser, som beskriver den forventede udvikling i trafikken af et givet tiltag. Det drejer sig om ændringer i køretøjskilometer, antal brugere af den kollektive trafik, tidsbesparelser mv. I tilfældet af, at et tiltag styrker den kollektive trafik, medregnes effekterne for vejtrafikken, og således medregnes positive effekter fra mindre trængsel, mindre luftforurening mv. i analyserne.

Den samfundsøkonomiske analyse opdateres løbende på baggrund af forskningsmæssige fremskridt og i form af mindre opdateringer i samarbejde med Vejdirektoratet, Banedanmark og Trafik- og Byggestyrelsen. Dette arbejde sker i tæt samarbejde med bl.a. Transport DTU, hvilket sikrer den forskningsmæssige forankring.

I samarbejdet med Transport DTU foregår der ligeledes en løbende drøftelse af forbedringsmulighederne af den samfundsøkonomiske analyse. Senest har



Transport DTU med støtte fra bl.a. Transport- og Bygningsministeriet fået knap 15 mio. kr. fra Innovationsfonden til et projekt, som skal bidrage til at finde løsninger på trængselsproblemer og styrke den økonomiske vækst.

Side 2/2

Indenfor kollektiv trafik har der senest især været fokus på de samfundsøkonomiske omkostninger ved manglende pålidelighed i transportsystemet. Dette har medført en opjustering af tidsværdien for forsinkelsestid i den kollektive trafik, hvilket betyder, at et tiltag som øger pålideligheden, opnår et bedre samfundsøkonomisk resultat.

Tabel 1 opsummerer de effekter, der er inkluderet i den samfundsøkonomiske analyse på transportområdet.

Tabel 1 | Effekter i den samfundsøkonomiske analyse

Brugergevinster	• Direkte omkostninger • Tidsomkostninger • Øvrige omkostninger
Omkostninger ved anlæg	• Anlægsomkostninger • Restværdi • Gener i anlægsfasen
Driftsøkonomi	• Infrastrukturforvalteren • Operatøren
Eksterne effekter	• Luftforurening • Klima • Støj • Uheld
Effekter på statens nettoudgifter	• Afgiftskonsekvenser • Øvrige effekter for statens nettoudgifter
Arbejdsudbudseffekt	• Arbejdsudbudsforvridning • Arbejdsudbudsgevinst

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside findes en nærmere beskrivelse af de medregnede effekter i den samfundsøkonomiske analyse, jf. også nedenstående link.

<http://www.trm.dk/da/temaer/samfundsoekonomisk-analyse>.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt