



Samrådsspørgsmål J: *Ministeren bedes redegøre for de foreliggende beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser af Togfonden DK, herunder med hensyn til de anvendte forudsætninger vedr. passagerernes tidsgevinster. Ministeren bedes herunder kommentere artiklen "Ekspertes ser ny regnefejl i Togfond" i Berlingske Tidende den 26/10-13, hvor den uafhængige tænketank KRAKA fremsætter kritik af de samfundsøkonomiske beregninger vedrørende Togfonden DK og påpeger en regnefejl i regeringens udspil, så den samfundsøkonomiske gevinst bliver 1,3 mia. kr. lavere end forudsat af regeringen.*

Svar

Jeg vil indledningsvist gerne kvittere for samrådsspørgsmålet, som giver mig en god lejlighed til at mane nogle misforståelser om Togfonden DK til jorden.

Jeg har også tidligere tilbudt udvalget en teknisk gennemgang af



samfundsøkonomien i Togfonden DK. Her var interessen dog så begrænset, at mødet blev aflyst, så nu tager vi den på et samråd.

Som bekendt blev den endelige rapport fra Trafikstyrelsen og Banedanmark om Togfonden DK offentliggjort i september i år.

Rapporten viser med al tydelighed, at Togfondens investeringer er en samfundsøkonomisk rigtig god ide.

Togfondens projekter har således en intern rente på 5 - 7 pct. og en solid positiv nettonutidsværdi.

Der er to væsentlige ”drivere” af den gode samfundsøkonomi: Markante tidsgevinster for brugerne og en bedre driftsøkonomi i togtrafikken.



Kapitaliseret og beregnet som nutidsværdi udgør tidsgevinsterne for brugerne over 15 mia. kr. Og her er der kun indregnet gevinsterne fra Togfonden DK – altså anlægsinvesteringerne mellem Odense og Hobro.

Denne massive gevinst understreger efter min mening, at ønsket om en times rejsetid mellem Odense og Aarhus er rigtig, og at det derfor er nødvendigt med de nyanlæg, regeringen har foreslået – også broen over Vejle Fjord. For hver minut, rejsetiden bliver længere, falder værdien af tidsgevinsterne.

Desuden bliver den samlede driftsøkonomi i togtrafikken forbedret betragteligt med fuldførelsen af Timemodellen. Billetindtægterne øges med 5,8 mia. kr. – igen beregnet som nutidsværdi – og driftsomkostningerne til togtrafikken øges kun med ca. 1,5 mia.



kr.

Den kortere rejsetid betyder en langt mere effektiv udnyttelse af togmateriel og personale, hvorfor billetindtægterne samlet set vil overstige omkostningerne markant.

Hvis man omregner fra nutidsværdi til årlig effekt er den driftsøkonomiske gevinst af Trafikstyrelsen opgjort til i størrelsesordenen 150 mio. kr. årligt for Togfondens projekter.

Dermed vil der som noget helt nyt i dansk togtrafik med Timemodellen og Togfonden DK opnås en togdrift, hvor driftsudvidelser er økonomisk bæredygtige.

Det, mener jeg, er med til at understrege den helt afgørende rolle som projekterne



i Togfonden DK har for fremtidens
togtrafik i Danmark.

Jeg vil vende mig mod anden del af
samrådsspørgsmålet.

Som det fremgår af samrådsspørgsmålet,
bragte Berlingske den 26. oktober 2013
en artikel, som refererer en kritik fra
tænk tanken Kraka af de
samfundsøkonomiske beregninger i
Togfonden DK.

Kritikken fra Kraka falder inden for tre
hovedområder:

1. Uenighed om den
samfundsøkonomiske metode, der
anvendes til at beregne værdien af
arbejdsudbudseffekten
2. Forskellige forudsætninger om
passagermiks



3. Diskussion af benævnelsen af arbejdsudbudseffekten

Kritikken af samfundsøkonomien går altså i høj grad på beregningen af arbejdsudbudseffekten og den værdi, den indgår med i de samfundsøkonomiske beregninger.

For at undgå forvirring omkring begreberne og sammenhængene mellem tidsgevinster og arbejdsudbudseffekt, bliver jeg nødt til at starte lidt teknisk:

De samlede rejsetidsgevinster afhænger af mikset mellem fritids-, pendlings-, og erhvervsrejsende. Det skyldes, at erhvervsrejsende har en højere tidsværdi end fritids- og pendlingsrejsende i samfundsøkonomien.

Det er samtidig rejsetidsgevinsterne (målt i kroner og øre) for passagererne,



der udgør den væsentligste del af grundlaget for beregningen af arbejdsudbudseffekten.

Baggrunden for at medregne denne arbejdsudbudseffekt er, at borgeren i sin beslutning om at arbejde – udover selve prisen – også indregner rejsetiden til og fra arbejde som en omkostning.

Således vil en reduktion i rejsetiden gøre gevinsten ved at arbejde større og dermed øge incitamentet til at arbejde. Dette skaber en positiv effekt for arbejdsudbuddet.

Og nu til de enkelte kritikpunkter fra Kraka:

1. Uenighed om den samfundsøkonomiske metode, der



anvendes til at beregne værdien af
arbejdsudbudseffekten

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at den metode, der ligger bag beregningerne i Togfonden DK er den, som Transportministeriet bruger ved alle samfundsøkonomiske beregninger – uanset om der er tale om vej- eller baneprojekter.

Den metodiske kritik fra Kraka er derfor bredere end Togfonden DK. Den kan lige så vel gælde for samfundsøkonomien i en motorvejsudbygning syd om Odense.

Den samfundsøkonomiske metode, som vi anvender, er blevet til gennem et mangeårigt samarbejde mellem Transportministeriet, Finansministeriet og DTU Transport. Her sikrer DTU et forskningsbaseret og stærkt fagligt



fundament for, at de
samfundsøkonomiske analyser er
retvisende.

Centralt i Krakas metode-overvejelser
står en diskussion om, hvorvidt
arbejdsudbudseffekten er proportional
med tidsgevinsterne eller om man skal
tilregne en mindre andel – f.eks. 20 % af
tidsgevinsterne.

I den metode, Transportministeriet
anvender, beregnes
arbejdsudbudseffekten på grundlag af de
tidsgevinster, som tilfalder pendlings- og
erhvervsrejsende, og tæller som 20 pct. af
disse.

En diskussion af metoden bag de
samfundsøkonomiske beregninger bliver
hurtig meget kompleks, og der kan være
forskellige faglige argumenter for og



imod de enkelte dele af en samlet analyse.

Jeg vil dog gerne understrege, at vi i Transportministeriet ikke går på kompromis med fagligheden, hvilket bekræftes af vores tætte samarbejde med de førende danske forskere i udviklingen af metoden.

Et tydeligt eksempel herpå var Transportministeriets initiativ til et samfundsøkonomisk miniseminar den 28. oktober i år om de samfundsøkonomiske beregninger i Togfonden DK.

Kraka var inviteret og tilmeldt til miniseminaret, men dukkede desværre ikke op!



2. Forskellige forudsætninger om passagemiks

Et af de centrale diskussionspunkter i Krakas kritik er hvilken type passagerer, der får gavn af Timemodellens kortere rejsetid.

Hvis mange af passagererne f.eks. er erhvervsrejsende, så er den samfundsøkonomiske værdi af deres rejsetidsgevinster større, end hvis det var fritidsrejsende.

Det følger af de tidsværdier, som anvendes på transportområdet, og som er baseret på et forudgående solidt forskningsarbejde på DTU med inddragelse af en række internationale eksperter.

I Krakas beregninger antager man, at



mikset af forskellige passagertyper – pendlere, erhvervsrejsende, fritidsrejsende – i de fremtidige Superlyn vil svare til det gennemsnitlige miks af alle togpassagerer i Danmark.

Trafikstyrelsen har derimod taget udgangspunkt i det konkrete miks af rejsetyper for rejsende i Timemodellen. Dette miks er beregnet på Landstrafikmodellen.

For rejsende over længere afstande og over Storebælt, altså de typiske rejsende i Timemodellen, er andelen af erhvervsrejsende typisk betydelig større end for landsgennemsnittet.

Jeg synes også det virker intuitivt rigtigt, at det ikke mindst i fremtiden med Timemodellen vil være attraktivt for erhvervsrejsende at tage Superlyn i stedet



for flyet f.eks. fra Aarhus til København.

Dermed bliver erhvervsrejseandelen højere for Superlyn end f.eks. for S-toget fra Hundige til København eller regionaltoget fra Odense til Svendborg.

I de samfundsøkonomiske analyse er tidsværdien for disse rejser endvidere ca. 4 gange så høj som for fritidsrejsende, så bare en lidt højere andel end gennemsnittet tæller altså mærkbart i det samfundsøkonomiske regnestykke.

Når Kraka tager udgangspunkt i et gennemsnitligt passagermiks undervurderer de således andelen af erhvervsrejsende, som har den højeste tidsværdi.

Det gør at deres beregning af tidsgevinsterne giver et



samfundsøkonomisk resultat der er 1,3 mia. kr. lavere end Trafikstyrelsens konkrete beregninger på baggrund af Landstrafikmodellen.

De samlede tidsgevinster er baseret på følgende konkrete beregnede fordeling af tidsgevinster i Timemodellen:

- Rejser mellem bolig og arbejde: 40 pct.
- Erhvervsrejser: 40 pct.
- Fritidsrejser: 20 pct.

Det skal dertil tilføjes, at DTU Transport har vurderet, at resultaterne er valide til vurdering af Timemodellen.

Der synes derfor ikke at være grund til at tro, at Kraka har ret i deres kritik.

3. Diskussion af benævnelsen af arbejdsudbudseffekten



Arbejdsudbudseffekten beregnes i Trafikstyrelsens rapport, hvor rejsetidsgevinsterne udgør en central del af beregningsgrundlaget.

Dette er imidlertid kun et element i den samlede arbejdsudbudseffekt, da det forhold, at finansiering via skatter principielt skævvrider udbud og efterspørgsel på arbejdsmarkedet, trækker i modsat retning.

Kraka kritiserer, at der ikke opgøres en netto-arbejdsudbudseffekt, men anerkender dog, at beregningerne i Togfonden DK i sig selv er korrekte.

Diskussionen er derfor mere et spørgsmål om, hvorvidt posterne i ”arbejdsudbudseffekt” og ”skatteforvridningstab” skulle slås



sammen til én post ”netto-arbejdsudbudseffekt” i Trafikstyrelsens rapport.

Der er således ikke som sådan tale om en diskussion, som har betydning for samfundsforrentningen af investeringerne i Togfonden.

Jeg vil gerne slutte af med en sidste bemærkning på baggrund af den artikel, som er omdrejningspunktet for dette samråd.

Det fremgår også af artiklen, at Togfonden DK – på baggrund af Krakas beregninger – kan være underfinansieret.

Der til kan jeg blot sige, at dette må bero på en misforståelse af den samfundsøkonomiske metode.



Den samfundsøkonomiske beregning viser alene, om samfundet bliver rigere af at foretage en investering.

En samfundsøkonomisk beregning har ingen betydning for finansieringen af projektet, når det som Togfonden er fuldt finansieret inden for det statslige økonomiske råderum.

Samlet set er Togfonden DK en rigtig god forretning for samfundet.