

## *Kære trafikudvalg*

Teknologirådets rapport 'Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport' fra 2006 er halve sandheder baseret på talfusk og falsk kildeangivelse.

Her følger en mere komplet beskrivelse af de samfunsøkonomiske konsekvenser ved indførelse af gratis kollektiv trafik (GKT).

Jeg vil stærkt opfordre jer til at bede trafikministeren (hvem det end måtte blive) om en fuldstændig redegørelse (/skøn for de manglende tal i nedenværende skemaer - og selvfølgelig i nutids-tal). - Måske ministeriet også kan beregne betydningen af GKT for virksomhederne, hvis der bliver 4% eller 7% mindre trængsel på vejene.

Jeg vil gerne høre jeres mening om GKT, når i nu har et bedre grundlag for at forholde jer til det.

Jeg står naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål.

## **En "skattelettelse" i form af gratis kollektiv trafik på 11, 4 milliarder giver:**

- **12,9 milliarder ekstra i borgernes lommer**
- **Nye busser, tog og skinner for 3,4 milliarder hvert år**
- **Milliardbesparelse på tidsspilde i trafikken**
- **Færre syge og døde (også en milliardbesparelse)**
- **Bedre miljø (CO<sub>2</sub>, partikler, støj, arealanvendelse)**
- **Ekstra rejser til en værdi af 1,8 milliarder**
- **Øget arbejdsudbud**  
(alt i 2005-tal)

# Det er gratis at indføre gratis kollektiv trafik

**Samfundet får helt gratis 75 procent mere kollektiv trafik, bedre miljø og færre uheld. Hvert år spares to mia. på biler, og 3,4 mia. investeres i nye busser og tog. De fleste sparer tid, som gavner arbejdsmarkedet**

af: KLAUS CORT JENSEN

12. august 2008 (kronik i Information)

Hvis staten spenderer 10,5 milliarder kr. på at indføre gratis kollektiv trafik, får borgerne 10,5 milliarder kr. ekstra i lommerne. Den kollektive trafik vil vokse med 75 procent.

Samtidig bliver der hvert år sparet to milliarder kr. på biler og anskaffet for 3,4 milliarder kr. nye busser og tog. Det viser en simpel videre beregning på tal fra Teknologirådets rapport 'Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport' (herefter kaldet TR-rapporten), der udkom i efteråret 2006.

## Halvt regnestykke

Under deloverskriften "Betydning for samfundsøkonomien" opgør TR-rapportens resumé kun virkningerne for de offentlige finanser.

Samfundsøkonomien består, som nogle bekendt, af tre sektorer: det offentlige, husholdningerne og virksomhederne. Når man kun ser på det halve regnestykke, er det indlysende, at man kommer til den forkerte konklusion: at det ikke kan anbefales at indføre gratis kollektiv trafik.

Et mere komplet regnestykke om 'betydning for samfundsøkonomien' fremgår af tabellen, der er beregnet ud fra TR-rapporten og tal fra Danmarks Statistik. Og konklusionen må blive, at det samfundsøkonomisk set er gratis at indføre gratis kollektiv trafik.

Regner man sparet tid, bedre miljø og færre trafikuheld om til kroner og ører, bliver gratis kollektiv trafik en gevaldig overskudsforretning.

## Talfusk og falske kilder

Hvor meget det hjælper på trafikpropperne og miljøsvineriet, og hvor mange liv og kvæstelser der kan spares, når kollektiv trafik bliver gratis, afhænger

naturligvis af, hvor mange bilister der benytter sig af gratistilbuddet og dermed bliver såkaldt overflyttet til kollektiv trafik.

“Ud fra de konkrete danske analyser fra Svendborg-banen og DSB-analyser forudsættes desuden, at 20 procent af de nye passagerer i den offentlige trafik alternativt ville have kørt i bil,” lyder svaret i datarapporten til TR-rapporten.

Det ville svare til, at fire procent af den nuværende bilkørsel blev overflyttet.

**Men det passer bare ikke.** I den måned Svendborg-banen var gratis, ville 37 procent af de nye passagerer normalt have kørt i bil, og der foreligger ifølge DSB's analysechef Jan Albrecht og planlægningschef i DSB S-tog Anne Pilegaard ikke andre DSB-analyser af overflytningen af bilister ved gratis kollektiv trafik.

Konklusionerne i TR-rapporten om miljø, trængsel og trafikuheld hviler således på et dubiøst grundlag: Et konkret forsøg, der viser næsten det dobbelte af, hvad TR-rapporten forudsætter samt påståede analyser, der ifølge den angivne kilde ikke eksisterer.

**....se hele kronikken på <http://www.information.dk/163561>**

### Se vedhæftede skemaer

| <b>Virkninger i samfundet ved indførelse af gratis kollektiv trafik (milliarder kroner)<br/>(4 procent overflytning af bilister, 2005-tal)</b> |                                |                    |                        |
|--|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| <b>Følger af gratis kollektiv trafik</b>   | <b>Offentlige finanser (A)</b> | <b>Borgere (B)</b> | <b>Samfundet (A+B)</b> |
| Billetter sælges ikke  | -7,3                           | +7,3               | 0,0                    |
| Mindre forbrug af biler og brændstof   | -1,2                           | +3,2*              | +2,0                   |
| Sparet billettering (ledig arbejdskraft og ledige kontorer)  | +0,7                           |                    | +0,7                   |
| Billetter som nu betales af det offentlige spares  | +0,7                           |                    | +0,7                   |
| Årlige ekstraudgifter til nye busser, tog og skinner   | -3,4                           |                    | -3,4                   |
| <b>I alt</b>   | <b>-10,5</b>                   | <b>+ 10,5</b>      | <b>0</b>               |
| Sparet investering i veje **   | +?                             |                    | +?                     |

|   |      |  |         |
|---|------|--|---------|
| Sparet tid for bilister **  |      | +?   | +?      |
| Sparet tid for nuværende brugere af kollektiv trafik                                      |      | +?   | +?      |
| Tidsforbrug hos bilister der skifter til kollektiv trafik                                 |      | -?   | -?      |
| Mindre CO <sub>2</sub>  | +?   | +?   | +?      |
| Mindre partikelforurening (færre syge og døde)  | +?   | +?   | +?      |
| Færre trafikuheld (færre syge og døde)  | +0,3 | +?   | +0,3 +? |
| Mindre støj (mindre stress, blodtryk og sygefravær, færre dødsfald)                       | +?   | +?   | +?      |
| Værdi af de af de ekstra 75% rejser, der ikke er overflyttet bilister                     |      | 2,2<br>(1,8 ved 7%<br>overflytning af<br>bilister) |         |
| Sparret transportfradrag til nuværende brugere af kollektiv trafik mellem hjem og arbejde | +?   |  |         |
| Øget arbejdsudbud, fordi det bedre kan betale sig at tage på arbejde                      | +?   | +?   |         |
| Øget udenlandsk turisme   | +?   | +?   |         |

Samtlige tal ifølge eller beregnet ud fra ”Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig trafik” (tabel side 52) undtagen + 3,2.\*

? angiver størrelser som ikke er beregnet i ”Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig trafik”.

Tallene er således trafikeksperters kvalificerede skøn og under (ret usikker) forudsætning af:

- at den kollektive trafik vil vokse med 75 procent
- at 20 procent af den ekstra kollektive trafik ellers ville være bilkørsel, hvilket svarer til 4 % af den nuværende bilkørsel.

+3,2\* Beregnet som 4 % af husstandenes forbrug af: biler, reservedele og tilbehør, brændstof og smøremidler, reparation og tjenesteydelser samt vægtafgift /ejeravgift, ganget med antallet af husstande. Alt ifølge Danmarks Statistik.

Husholdningernes forbrug af transport ifølge Danmarks Statistik jf. tabel nedenfor. Summen af posterne 7111 og 7211 -7251 (begge inklusive) udgør 3.1434,7 kroner. Dette er ganget med antallet af husstande 2.553.300. Der fås at: I alt bruger Danskerne på biler og de øvrige nævnte poster 80,262 milliarder kroner.

Teknologifrådet skønner at 4 % af bilisterne vil skifte til kollektiv transport ved indførelse af gratis kollektiv trafik

4% af 80,262 milliarder er 3,210 milliarder kroner.

**2003:2005**

**ALLE HUSSTANDSTYPER**

|  |                 |
|--|-----------------|
| 7111 Biler                                       | 13 221,2        |
| 7121 Motorcykler o.l.                            | 364,9           |
| 7131 Cykler                                      | 650,1           |
| <b>ANDEN TRANSPORT OG KOMMUNIKATION</b>          | <b>28 514,1</b> |
| 7211 Reservedele, tilbehør til transportmidler   | 1 260,1         |
| 7221 Brændstof, smøremidler                      | 8 321,0         |
| 7231 Reparation mv. af transportmidler           | 3 518,9         |
| 7241 Andre tjenesteydelser vedr. transportmidler | 2 655,8         |
| 7251 Vægtafgift, ejerafgift                      | 2 457,7         |
| 7321 Taxa  | 405,3           |
| 7331 Fly   | 1 084,9         |
| 7341 Færge                                       | 373,4           |
| 7351 Kombinerede persontransport                 | 2 246,3         |
| 7361 Andre transporttjenester                    | 185,4           |
| 8111 Porto                                       | 309,4           |
| 8211 Køb af telefon og udstyr                    | 161,8           |

<%=strFoottext(LangIndex)%>

Data indsamles over 3 år og omregnes til det midterste. Årligt udskiftes 1/3 af husstandene.

Sammenligning bør derfor ske mindst 3 år tilbage. Der er små ændringer i den præcise afgrænsning af forbrugsarterne i de forskellige år. Forbruget er inkl. moms mv.

Enhed : kr. pr. husstand (løbende priser)

Kontakt : Dorthe Jensen ✉ [doh@dst.dk](mailto:doh@dst.dk) ☎ +45 39 17 35 72

Information : [Vis dokumentation i varedeklaration](#) 📄

(Kommentar: dette tal er givet lidt for stort (eller vil først blive realiseret over tid), da en del, af de bilister, der går over til kollektiv trafik, vil beholde bilen og fortsat afholde udgiften til eksempelvis vægtafgift/ejerafgift. Men usikkerheden herved er betydeligt mindre end ved, at det kun er 4 % af bilkørslen der overflyttes. - Generelt skal skemaet mere ses som pædagogisk virkemiddel til forståelse af sammenhængen end *eksakt* udsagn om de enkelte talstørrelser. At regnestykket går så nydeligt op er et tilfælde.)

\*\* Der er et "trade-off" mellem disse to poster, som skal besluttes politisk. Denne beslutning vil næppe være 100%-0%. Derfor nævnes de begge.

| <b>Samfundsøkonomiske virkninger ved indførelse af gratis kollektiv trafik (milliarder kroner)<br/>(7 procent overflytning af bilister, 2005-tal)</b> |                                |                    |                        |
|---|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| <b>Følger af gratis kollektiv trafik</b>  | <b>Offentlige finanser (A)</b> | <b>Borgere (B)</b> | <b>Samfundet (A+B)</b> |
| Billetter sælges ikke   | -7,3                           | +7,3               | 0,0                    |
| Mindre forbrug af biler og brændstof  | -2,1                           | +5,6               | +3,5                   |
| Sparet billettering   | +0,7                           |                    | +0,7                   |
| Rejser som nu betales af det offentlige spares  | +0,7                           |                    | +0,7                   |
| Årlige ekstraudgifter til nye busser, tog og skinner  | -3,4                           |                    | -3,4                   |
| <b>I alt</b>  | <b>-11,4</b>                   | <b>+ 12,9</b>      | <b>+1,5</b>            |

Under forudsætning af (jvf. "Det er gratis at indføre gratis kollektiv trafik"):

- at den kollektive trafik vil vokse med 75 procent
- at 35 procent af den ekstra kollektive trafik ellers ville være bilkørsel, hvilket svarer til ca. 7 % af den nuværende bilkørsel.

**Kort sagt: gratis kollektiv trafik er en skattelettelse til dem med de laveste indkomster, der gavner både samfundøkonomien, miljøet, folkesundheden og arbejdsudbudet.**

**Hvordan skal staten financiere det?**

- 1) Afgiftsindtægter fra forbrug af andre varer for 12,9 milliarder (2005-tal).**
- 2) Hel eller delvis afskaffelse af kørselsfradraget (hvilket dog vil reducere/annullere virkningen på arbejdsudbudet). "Delvis" kunne være fortsat (og evt. bedre) kørselsfradrag til folk, der bor eller arbejder i landzone.**
- 3) Alternativ til forhøjelse af bundfradrag/beskæftigelsesfradrag.**
- 4) Evt. flytning af midler fra andre CO-2-besparende foranstaltninger.**

**Venlig hilsen**

**Klaus Cort Jensen  
Nørrebrogade 108 B 4. th.  
2200 København N**

**tlf: 35360404**

**e-mail: [cort@c.dk](mailto:cort@c.dk)**

**mobil: 22132783**