



## MEMO

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Vedr Bidrag til spørgsmål 707 og 708

Fra Transport DTU

14. september 2017/nipi

---

### **Bidrag til besvarelse af spørgsmål 707 og 708 i forlængelse af spørgsmål 143 vedr. merudgifter til kollektiv trafik i forbindelse med en generel sænkelse af billetpriserne på 30%.**

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har bedt Transport DTU om bidrag til besvarelse af spørgsmål 707:

"I forlængelse af svaret på TRU alm. del – spm. 473 anmodes om en beregning af, hvad samfundsværdien kan opgøres til som følge af kortere rejsetid og mindre kødannelser ved at reducere biltransporten med de anførte 1.039 mio. personkilometer, herunder såfremt reduktionen slår særligt igennem i myldretidstrafikken i hovedstadsområdet. Ministeren bedes samtidig skønne over effekten af den reducerede rejsetid på arbejdsudbuddet."

Og spørgsmål 708:

"I forlængelse af svaret på TRU alm. del – spm. 473 anmodes om den samlede samfundsøkonomiske effekt ved at sænke billetpriserne med 30 pct., idet også eksterne omkostninger, påvirkning af rejsetiden for bilister samt ændring i arbejdsudbud indregnes."

#### **Afgrænsning**

Det vil kræve et større analysearbejde at vurdere den samlede samfundsøkonomiske effekt af at sænke billetpriserne med 30 pct. Dette er ikke muligt indenfor den angivne tidsfrist. Ydermere bemærkes, at tiltaget medfører så store ændringer i efterspørgslen, at det ikke kan forventes, at den stigende efterspørgsel efter kollektiv trafik kan besvares uden forøgelser af kapaciteten i den kollektive trafik, hvilket medfører øgede omkostninger. Vi har ikke en vurdering af disse øgede omkostninger.

Som en del af dette kan den samlede samfundsmæssige værdi af ændrede rejsetider for såvel bilister som rejsende i kollektiv trafik ikke analyseres uden et større analysearbejde.

I det følgende vurderes den samfundsmæssige værdi af de reducerede eksterne omkostninger herunder trængsel, som følge af reduktionen i biltransport. Værdisætningen baseres på gennemsnitstal for Danmark, og der er således ikke set på en specifik geografisk eller tidsmæssig fordeling af trafikken.

Det antages forsimplet, at reduktionen i personkilometer i bil alene sker i personbiler.

Priser angives i markedspriser (inklusive skatter og afgifter) og i 2016 prisniveau.

Der er ikke medregnet stigning i eksterne omkostninger som følge af øget kollektiv transport.

### Eksterne omkostninger

Vurderingen af de eksterne omkostninger af en reduktion på 1.039 mio. personkilometer årligt vurderes på baggrund af de Transportøkonomiske Enhedspriser (version 1.71).

Den gennemsnitlige belægningsgrad i en personbil er 1,41. Dermed medfører reduktionen af 1.039 mio. personkilometer en reduktion på 737 mio. kørt kilometer.

Årlig	2016 niveau
Reduktion i antal personkilometer	1.039 mio. personkilometer
Reduktion i antal kørt kilometer	737 mio. kørt kilometer

Den eksterne omkostning pr. kørt kilometer i en personbil er 0,70 kr, hvoraf trængsel udgør 0,37 kr.

Samlet betyder reduktionen i biltrafik på 1.039 mio. personkilometer således en samfundsmæssig gevinst på 516 mio. kr., hvoraf de 271 mio. kr. stammer fra reduktion i trængsel.

Årlig	2016 priser
Reduktion i eksterne omkostninger som følge af færre kørt kilometer	516 mio. kr.
heraf reduktion som følge af mindre trængsel	271 mio. kr.