

Dynamiske effekter af transportinvesteringer i samfundsøkonomiske analyser

Mogens Fosgerau
Professor, Økonomisk Institut
Oplæg til Finansudvalget, 20. sep. 2018

KØBENHAVNS UNIVERSITET



Samfundsøkonomiske analyser i transportsektoren

- Dansk praksis:
 - SØ analyser af transportprojekter før beslutning i Folketing
 - Følger Transportministeriets manual
 - Følger Finansministeriets generelle vejledning
- Lang tradition i transportsektoren
- Anvendt i hele verden
- Klassisk metode
- Solidt teoretisk grundlag
- Gevinster er lette at opgøre
 - Tidsbesparelser
 - Trafikvolumen
- Derfor er transport længere fremme end andre sektorer
- Oversættelse af resultater er mulig
 - Effekter på BNP og beskæftigelse

Dynamiske effekter – afledte adfærdsændringer

- Dynamiske effekter i trafikken indregnes som standard
- Trafikmodel beregner konsekvenser af projekt
 - (Landstrafikmodellen)
 - Trafikomfang
 - Transportmiddel
 - Rute
- Omkostninger for trafikanter inklusiv transporttid
- Investering, drift og vedligeholdelse
 - ↓
- Velfærdseffekt af projekt

- Transporttid omregnes til penge vha *tidsværdier*

Bredere økonomiske effekter

- Imperfektioner – eksternaliteter
- Metodeudvidelser i historisk rækkefølge
- Miljø
- Arbejdsmarked
- Produktivitet
- Lokalisering
- Konkurrence

Miljøeffekter er med i dansk praksis

- Vha trafikmodel laves konsekvensberegninger for
 - Trafikuheld
 - Luftforurening
 - Trafikstøj
 - CO2 emissioner
- Omregnes vha miljøøkonomisk priskatalog
- Trafikanter
- Investering mv.
- Miljø, støj, klima, uheld
↓
- Velfærdseffekt

Arbejdsmarkedseffekter er med i dansk praksis

- Effekt på offentlige finanser
 - Investering, drift, vedligehold
 - Tilbageløb (i meget detaljeret beregning)
- Underskud skal finansieres af skatter
 - Giver tab
- Rejsetidsgevinster for pendling og erhverv reducerer forvridding
 - Giver gevinst
- Trafikanter
- Investering mv.
- Miljø mv.
- **Arbejdsmarked** ↓
- Velfærdseffekt

Produktivitetseffekter på vej ind i dansk praksis

- Agglomeration giver større produktivitet
 - Gevinst ved bedre tilgængelighed
 - Konsensus om effekt
 - Svært at undgå dobbeltregning
- URBAN projektet (Innovationsfonden)
 - Etablere relevant teori
 - Etablere danske estimater
 - Etablere praktisk metode
 - Thomas fra Incentive præsenterer foreløbige erfaringer
- Projekter er mere rentable i områder med mange jobs
- Trafikanter
- Investering mv.
- Miljø mv.
- Arbejdsmarked
- **Agglomeration** ↓
- Velfærdseffekt
- Effekt kan indregnes ved alle projekter, små og store

Andre effekter

- I Storbritannien regner man endvidere på
 - Lokaliseringseffekter
 - Effekter via konkurrence
- I Danmark er vi ikke helt så friske
- Lokaliseringseffekter
 - Kræver stort, tungt og dyrt modelapparat
 - Måske ikke det mest omkostningseffektive sted at sætte ind
- Effekter via konkurrence
 - Håndteres på ret grov måde i UK
 - Nok for usikkert

Udviklingsperspektiver

- Det vigtigste er fortsat
- En god trafikmodel
 - Løbende opdatering
 - Udvikling, fx regularitet, trængsel, myldretidsdynamik
- Gode nøgletal
 - Tidsbesparelser er væsentligste gevinst
 - Værdien af tid det vigtigste nøgletal
- Det danske tidsværdistudie har dannet skole
 - Men er fra 2004-2007
- I fremtiden skal vi udnytte big data
 - Kræver udviklingsindsats, så der er en vis tøven

Konklusion

- Danmark er generelt på fronten
 - De væsentligste dynamiske effekter er med
 - Transport mere udviklet end andre områder
- Men verden står ikke stille
 - Ny teknologi
 - Klima
 - Nye forretningsmodeller
 - Nye datakilder
 - Nye rejsevaner
- Derfor løbende udvikling
- Med jævnligt større udviklingsprojekter
 - Modeller
 - Nøgletal
- Det betaler sig, infrastruktur er dyr!