



Transportministeriet

**TALEMANUSKRIFT**

[Dato]

## **Talepapir til brug for samråd den 6. april 2021 om forudsætninger bag den grønne mobilitets- plan**

### ***Samrådsspørgsmål G:***

*[Vil ministeren i et lukket samråd forud for de kommende trafikforhandlinger redegøre for, hvilke parametre regeringen lægger til grund for beregning af en sammenlignelig samfundsøkonomisk effekt af de mulige trafikinvesteringsprojekter, herunder med hensyn til landstrafikmodel, CO<sub>2</sub> og diskonto?]*

*Og vil ministeren redegøre for de ændringer i beregningsgrundlag og forudsætninger, som regeringen måtte have iværksat?]*

*Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V) og Niels Flemming Hansen (KF).*



## Besvarelse

Indledende bemærkning

Tak for spørgsmålet. Jeg er rigtig glad for denne anledning til at stille skarpt på det beregningsgrundlag, der kommer til at ligge til grund for de kommende forhandlinger – forhandlinger som jeg ser meget frem til.

Indledningsvis skal det slås fast, at beregningsforudsætningerne til brug for samfundsøkonomiske analyser fastlægges i de forskellige fagministerier, der kommer med deres anbefalinger på baggrund af faglige vurderinger.

Herved sikres et fagligt funderet og konsistent sammenligningsgrundlag på tværs af områder, når der udføres samfundsøkonomiske vurderinger. Dette er altså også tilfældet ved de samfundsøkonomiske beregninger, der udarbejdes til de kommende infrastrukturforhandlinger.



Jeg vil dog meget gerne redegøre for hvilke konkrete parametre, der indgår i beregningerne og for betydningen af disse for samfundsøkonomien i de typiske infrastrukturprojekter.

Først vil jeg gerne helt kort genopfriske for udvalget, hvordan de samfundsøkonomiske analyser af infrastrukturprojekter udarbejdes.

Metoden er forankret i forskningsverdenen og udviklet over en længere årrække. Og den udvikles fortsat, så vi hele tiden har det mest opdaterede og bedst mulige beslutsningsgrundlag, når vi træffer beslutninger om investeringer i infrastruktur.

Overordnet set gennemføres beregningerne i en række trin, der belyser dels anlægsomkostningerne og dels konsekvenserne af de efterfølgende trafikale ændringer.



Anlægsudgifterne er opgjort i overensstemmelse med principperne i Ny Anlægsbudgettering, der tager højde for de risici, der er forbundet med de konkrete vurderinger.

Derefter bestemmes de trafikale effekter.

*Trafikale grundlag*

Her påvirker nye vej- og baneprojekter danskernes rejsemønstre og dermed trafikken.

En analyse af de trafikale effekter udgør derfor også det primære grundlag for den samfundsøkonomiske analyse. De trafikale analyser vil ofte være gennemført ved brug af Landstrafikmodellen eller andre trafikmodeller. Der kan også være tale om analyser på baggrund af for eksempel trafiktællinger eller passagerprognoser.

De trafikale analyser opgør de trafikale konsekvenser ved de enkelte projekter. Det vil



sige ændringer i for eksempel rejsetid, antallet af trafikanter og effekten på trængslen eller tilbagelagte kilometer. Men for eksempel også overflytning til eller fra den kollektive transport eller cykel.

*Eksterne effekter  
(Miljø- og klima)*

På baggrund af de trafikale effekter beregner man de miljø- og klimamæssige konsekvenser. Til det formål har Vejdirektoratet udviklet en særlig model for vejtrafikken, ENVI, der blandt andet tager højde for, at der er forskellige udledninger ved forskellige hastigheder.

I de tilfælde, hvor der ikke foreligger meget detaljeret viden om hastigheder, er det også muligt at foretage beregninger direkte på baggrund af for eksempel ændringer til transportarbejdet ved hjælp af enhedspri- ser. På den baggrund er det muligt at op-



gøre de enkelte projekters samlede ændringer i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter og påvirkningen af luftforureningen.

For jernbaneprojekter opgøres de miljø- og klimamæssige effekter ud fra den afledte overflytning til og fra vejtrafikken, ændringen i kørte km, samt eventuelt overgang fra diesel til el. Det sidstnævnte vil for eksempel være tilfældet for projekter med batteritog.

Herefter bruger man de effekter, man har fra de trafikale vurderinger og de miljømæssige konsekvenser til, sammen med de transportøkonomiske enhedspriser, at beregne den samlede samfundsøkonomi.

*Transportøkonomiske enhedspriser*

Enhedspriserne, der er en hjørnesteen i den samfundsøkonomiske metode på transportområdet, består for eksempel af tidsværdier for den sparede tid i trafikken, de



sundhedsmæssige gevinster ved flere tilbagelagte km på cykelstierne eller sundheds-effekter ved ændret luftkvalitet eller støjbelastning.

Enhedspriserne afspejler den nyeste viden på de enkelte områder og vedligeholdes og opdateres løbende af DTU efter aftale med Transportministeriet.

*TERESA*

De trafikale, miljø- og klimamæssige effekter og enhedspriserne indgår som de primære input i Transportministeriets model for samfundsøkonomiske analyser, TERESA.

TERESA beregner herefter nettonutidsværdien, som er et udtryk for de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser, ved det givne tiltag. TERESA beregner dog også den interne forrentning, CO<sub>2</sub>-skyggeprisen og



nettogevinsten pr. offentlig omkostningskrone.

Alle de projekter, der indgår i forhandlingsmaterialet, er beregnet på baggrund af de nyeste og mest opdaterede enhedspriser og i den seneste version af TERESA.

Der er den seneste tid foretaget nogle væsentlige ændringer i TERESA, som I har spurgt ind til, og som jeg gerne vil redegøre nærmere for.

Diskonteringsrenten

Den væsentligste ændring er den seneste opdatering af diskonteringsrenten. Finansministeriet sænkede denne i januar 2021 med et 1/2 pct. point for beregningsperioden. Baggrunden for ændringen er en vurdering af, at de langsigtede renter fremadrettet forventes lavere end hidtil forudsat.





Dette trækker entydigt i retning af, at flere infrastrukturprojekter nu vil være samfundsøkonomisk rentable. En lavere diskonteringsrente vil medføre, at den interne rente, der skal til for at sikre en positiv nettonutidsværdi også falder. I de fleste tilfælde vil den også falde med ca. 1/2 procent point.

Diskonteringsrenten fastsættes af Finansministeriet og anvendes i TERESA, der er en regnearksmodel, hvor der relativt hurtigt kan foretages nye beregninger. Alle undersøgte projekter, er beregnet på baggrund af den nye diskonteringsrente i den seneste version af TERESA.

CO<sub>2</sub>-priser

Den anden større ændring vedrører CO<sub>2</sub>-prisen. Finansministeriet indførte i efteråret 2020 et krav om, at der i alle samfundsøkonomiske beregninger også skal



præsenteres beregninger med en alternativ CO<sub>2</sub>-pris samt præsenteres skyggepriser for det pågældende initiativ.

Konkret betyder dette, at der i alle beslutningsgrundlag, hvori der indgår beregninger af samfundsøkonomien, også præsenteres en beregning baseret på den CO<sub>2</sub>-pris, som Klimarådet har anbefalet samt en CO<sub>2</sub>-skyggepris for det betragtede projekt.

Klimarådets pris på ca. 1.500 kr. pr ton er Klimarådets skøn for de marginale omkostninger for de omstillingselementer, der skal bruges for at indfri 70-procentsmålet.



Der vil altså være tale om et supplement til de beregninger, vi allerede kender, der tager udgangspunkt i CO<sub>2</sub>-kvoteprisen og Danmarks internationale forpligtigelser.

Disse nye beregninger vil altså konsekvent blive præsenteret i det materiale, der vil blive fremlagt.

I forhold til at der i beslutningsgrundlaget nu også indgår beregninger, der afspejler en højere CO<sub>2</sub>-pris, har jeg også fulgt debatten, og noteret mig, at det har affødt en bekymring for, om de nye beregninger mere eller mindre systematisk vil kunne trække tæppet væk under samfundsøkonomien for vejprojekter.

Til det vil jeg sige, at det ikke er vurderingen, at beregninger med den højere CO<sub>2</sub>-pris vil rykke væsentligt på konklusionerne for ret mange projekter.



For eksemplets skyld vil jeg nævne den nye samfundsøkonomiske analyse af den tredje limfjordsforbindelse. Den er baseret på den nyeste version af Landstrafikmodellen og med de ændringer til diskonteringsrenten som er nævnt ovenfor. I det konkrete projekt medfører beregninger med en højere CO<sub>2</sub>-pris en ændring i den interne rente på 0,1 procent point.

Landstrafikmo-  
dellen

I forhold til spørgsmålet om Landstrafikmodellen kan jeg oplyse, at Landstrafikmodellen er blevet opdateret og forbedret, og at flere projekter er beregnet på den nye version. Landstrafikmodelberegninger er til gengæld beregninger, der er meget tidskrævende at gennemføre. Der kommer løbende nye versioner af Landstrafikmodellen, og sådan vil det formentlig være de næste mange år – vi bliver heldigvis hele tiden



klogere på, hvordan vi bedst regner på disse ting.

Et mere nuanceret beslutningsgrundlag

Endelig så er, og har det, altid været sådan, at politiske beslutninger i sidste ende er et spørgsmål om politiske prioriteringer. Derfor mener jeg også, at beregningerne supplerer og beriger materialet, så vi får et mere nuanceret beslutningsgrundlag at forhandle på baggrund af.

Jeg kan betrygge de to spørgere med – at der er et stort fokus på at sikre sammenlignelighed og gennemsigtighed.

Den beskrevne metode og de anvendte nøgletal på transportområdet hviler på et solidt grundlag, som er udviklet over en længere årrække, løbende opdateret og revideret gennem mindre og større projekter af eksterne konsulenter og forskningsmiljøer.



Især DTU's afdeling for transport og samfundsøkonomi har været en drivende kraft i udviklingen af metoden.

#### Ændringer

Der bliver, som jeg har været inde på, løbende foretaget forbedringer, opdateringer og revideringer af det nuværende model-, data- og metodegrundlag. De Transportøkonomiske Enhedspriser vedligeholdes og opdateres af DTU efter aftale med Transportministeriet. Der er i den seneste opdatering af enhedspriserne eksempelvis foretaget en ændring af metoden bag opgørelsen af de eksterne omkostninger for cykling, der har medført en ret markant opjustering af sundhedsgevinsterne. Den gevinst, der indgår i de samfundsøkonomiske beregninger, er på baggrund af den nyeste viden mere end fordoblet.



En anden opdatering, som har haft betydning for CO<sub>2</sub>-udledning fra trafikken er, at den seneste aftale om grøn omstilling af vejtransporten er medtaget i beregningsgrundlaget. Det har løftet antallet af nul- og lave-emissionsbiler til 775.000 i beregningerne i 2030.

Et bredt, sammenlignet og gennemsigtigt grundlag for forhandlingerne

Jeg kan til slut opsummere, at der gøres et stort arbejde for at sikre sammenlignelighed og gennemsigtighed i de samfundsøkonomiske beregninger, og sikre at beregningerne bliver udarbejdet inden for de gældende retningslinjer og vejledninger på området.

Afslutningsvist vil jeg sige, at jeg ser frem til, at komme i gang med forhandlingerne. Jeg håber, vi kan lande en bred politisk aftale, så vi kan sikre en langsigtet plan. Jeg



håber, at dagens møde kan være med til, at kaste lys over de spørgsmål, der er stillet.