

TRU SPM 181 TRM

04.03.2025

Side 1/1

Til Transportministeriet, Hinnerk Frech
Fra Odense Letbane, Per Feddersen
Dato 04.03.2025

Svar på TRU spm. 181

Generelt for alle beregninger af Samfundsøkonomi for Odense Letbane, er den gældende version af Transportministeriets samfundsøkonomiske model for transportprojekter (TERESA) benyttet.

Til "Udredningsrapport Odense Letbane, Etape 1" i 2013 blev TERESA version 2 benyttet.

I forbindelse med "Udredningsrapport Odense Letbane, Etape 2" i 2021 blev TERESA version 5.11 anvendt, mens opdateringen i 2024 er baseret på TERESA version 6.0.

Som grundlag for TERESA beregningerne er, den til hver tid gældende version af priskataloget "Transportøkonomiske enhedspriser", benyttet.



Transportministeriet

Bidrag til Transportministeriets besvarelse af spm. 181

Transportministeriet har den 28. januar 2025 bedt om Hovedstadens Letbanes bidrag til svar på TRU alm. del – spm. 180 og 181.

Herunder fremgår hhv. spørgsmål samt Hovedstadens Letbanes svarbidrag til spørgsmål 181.

Spm. 181

”Vil ministeren i forlængelse af foretræde med letbaner.dk den 21. januar 2025 oplyse, om den anvendte model for beregning af samfundsøkonomi på transportprojekter stammer fra 2003, og om den sidenhen er blevet opdateret, jf. TRU alm. del – bilag 97?”

Svarbidrag til spm. 181 fra Hovedstadens Letbane:

”Med beslutningsgrundlaget for etablering af letbanen forstås afrapporteringen af Udredning om letbane i Ring 3 fra marts 2013, som kan findes her: [udredning-om-letbane-paa-ring-3.pdf](#).

De samfundsøkonomiske beregninger der ligger til grund for den samfundsøkonomiske analyse af letbane i Ring 3, er foretaget i Transportministeriets regnearksmodel TERESA version 2.0. Alle beregninger er foretaget i 2013 prisniveau. Analysen er baseret på nøgletal fra ’Transportøkonomiske enhedspriser version 1.3 juli 2010’ fra DTU Transports modelcenter.”

Med venlig hilsen
Johan Settergren, direktionssekretær

**Hovedstadens
Letbane**

Metrovej 5
2300 København S
dinletbane.dk

T +45 3311 1700
E info@dinletbane.dk

04-03-2025



Anmodning om bidrag vedr. TRU 181 om samfundsøkonomi på letbaneprojekter

Teknik og Miljø har modtaget spørgsmål fra Transportministeriet vedr. samfundsøkonomi på letbaneprojekter.

Spørgsmål

TRU alm. Del – Spørgsmål 181

Vil ministeren i forlængelse af foretræde med letbaner.dk den 21. januar 2025 oplyse, om den anvendte model for beregning af samfundsøkonomi på transportprojekter stammer fra 2003, og om den sidenhen er blevet opdateret, jf. TRU alm. Del – bilag 97?

Svar fra Aarhus Kommune

Den samfundsøkonomiske analyse af letbanens etape 1 fulgte de retningslinjer, der er udstukket i Transportministeriets manual fra 2003 og implementeret i beregningsmodellen TERESA, samt Finansministeriets publikation fra 1999.

Den samfundsøkonomiske analyse af de to projekialternativer for letbanes etape 2 er ligeledes blevet beregnet i TERESA og følger de retningslinjer, der præsenteres i Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse (2015), samt Finansministeriets vejledning i samfundsøkonomisk konsekvensvurdering (2017).

Derudover er der opmærksomhed på andre måder at anskueliggøre samfundsøkonomiske aspekter ved højklasset kollektiv trafikprojekter.

Teknik og Miljø har derfor bl.a. haft dialog med repræsentanter fra Rambøll i henholdsvis Danmark og Tyskland med det formål at belyse forskellene mellem de samfundsøkonomiske modeller mellem letbaneprojekter i hhv. Kiel og Aarhus. Generelt kan det konkluderes, at den anvendte metode til at beregne samfundsøkonomiske konsekvenser er meget forskellig i henholdsvis Tyskland og Danmark, og dette kommer til udtryk i resultaterne for projekterne i Kiel og Aarhus. De væsentligste forskelle er:

Metode: I Tyskland har man en særlig samfundsøkonomisk model for kollektiv trafik i byområder, som skal anvendes for projekter, der ønsker støtte fra forbundsregeringen. Modellen er udviklet til at vurdere forskellige projekters samfundsøkonomiske rentabilitet, når givne politiske mål samtidigt skal opfyldes. I Danmark findes ikke en samfundsøkonomisk analyse rettet mod projekter indenfor kollektiv transport. Der anvendes derfor Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet (TERESA), til vurderinger af alle slags projekter indenfor transportområdet. Dette har, som det fremgår

4. marts 2025

Side 1 af 2

Teknik og Miljø

Fælles Stabe

Aarhus Kommune

Rådmandssekretariatet

Rådhuset

Postboks Pboks 36

8100 Aarhus C

Direkte telefon: 24 37 41 75

Sagsbehandler:

Martin Hauge

Sagsnr.: EMN-2025-001468



efterfølgende, især betydning for, hvordan de to modeller håndterer konsekvenser for biltrafikken.

4. marts 2025
Side 2 af 2

Tilgang: Herudover er der forskel på, hvilket udgangspunkt analyserne tager. I den tyske model arbejdes der ud fra et politisk fastsat mål, og den samfundsøkonomiske analyse baserer sig på, hvilke tiltag der er nødvendige for at opnå dette mål. I Kiel er der taget udgangspunkt i, at kommunen ønsker at opnå det modal split, de har fastsat ud fra deres masterplan for mobilitet, hvilket betyder, at andelen af rejser med kollektiv transport skal næsten fordobles, fra 8% til 13%, mens andelen af biltransporten skal falde fra 53% til 40% i 2030. I den danske model sammenligner man effekten af et projekt med et 0-alternativ, som i princippet er den forventede byudvikling og status quo korrigeret for politisk vedtagne planer for vejområdet og den kollektive trafik.

Omkostninger for biltrafik: Idet den tyske samfundsøkonomiske beregningsmetode er tilpasset projekter indenfor kollektiv transport, medregner denne model ikke ændrede omkostninger for biltrafik. Begrundelsen for denne tilgang er, at man ønsker at fokusere på, hvad investeringen i kollektiv transport kan bidrage med isoleret fra påvirkning af andre transportformer. I den danske TERESA-model indgår tidsgevinster og kørselsomkostninger for person-, vare- og lastbiler i beregningen af kollektive transportprojekter. I den samfundsøkonomiske analyse for letbane i Aarhus, er der en meget stor negativ effekt netop tidsgevinster for person-, vare- og lastbiler.

Arbejdsudbudsforvridning og arbejdsudbudsgevinst: Ligesom omkostningerne for biltrafikken indgår arbejdsudbudsforvridning og arbejdsudbudsgevinst heller ikke i de tyske samfundsøkonomiske beregninger. I den danske model indgår disse parametre, og for analysen af letbane i Aarhus beregnes disse begge negativt, idet projekterne er skatte- og/eller afgiftsfinansierede, hvilket reducerer det generelle arbejdsudbud, ligesom den negative effekt på rejsetiden for biltrafikken her antages at mindske arbejdsuddet.