



## Omkostninger ved spildtid i trafikken

**DI skønner, at de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser for vejtrafikken forsat stiger. I 2019 vurderes omkostningerne at beløbe sig til mellem 25 og 27 mia. kr. Hertil kommer forsinkelser i den kollektive trafik på bane og vej, hvor de samfundsøkonomiske omkostninger samlet set er opgjort til mindst 4,5 mia. kr.**

I foråret 2019 præsenterede Vejdirektoratet den første landsdækkende beregning af omkostningerne ved trængsel på vejnettet. Beregningen indeholder data fra 2016, og det kan konstateres at trafikken på vejene er steget i årene derefter.

Forudsættes trafikvæksten fra 2016 til 2018 at fortsætte i samme stigningstakt også i 2019, vil den generelle trafikvækst på vejene være på 15 % i perioden fra 2010 til og med 2019.

DI har derfor ønsket at bringe vurderingen af omkostningerne ved trængsel til et så aktuelt niveau som muligt, hvorfor denne analyse er foretaget.

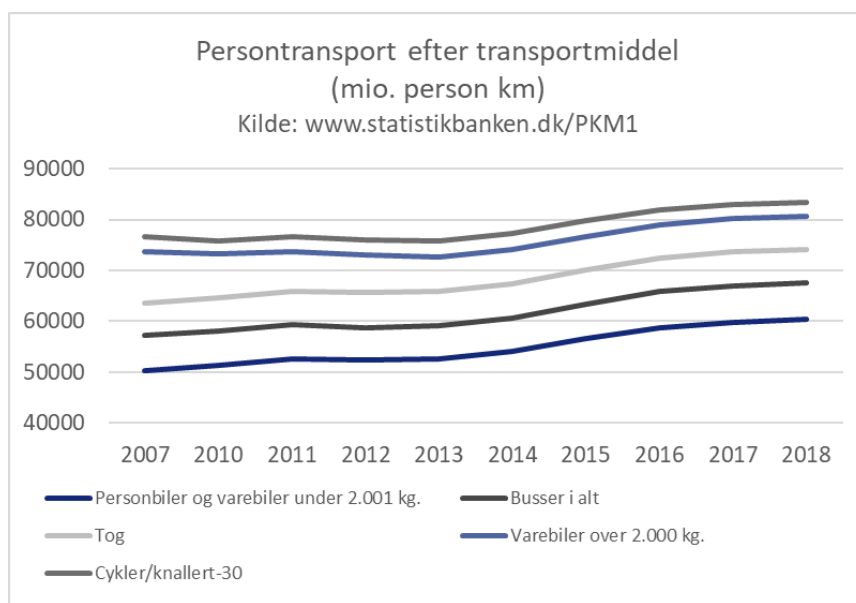
DI's nye beregning omhandler dog vejtrafikken, hvorfor der med beregningen medfølger et ønske om, at der fremover skabes en opgørelse af omkostninger ved forsinkelser der favner bredere i mobilitetstilbuddene.

I første omgang medtager DI dog eksisterende beregninger af de samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser i den kollektive trafik på vej og bane.

**Dette har vi forudsat i beregningerne:**

Omkostningerne ved forsinkelser for vejtrafikken i hele landet i 2016 udgjorde 24 mia. kr. jf. Vejdirektoratets beregning.

Antal kørte km på vejnettet er i perioden 2016-2019 steget med knap 4 pct. Heri har vi forudsat en forventet samme trafikvækst fra 2018-2019, som set årligt i perioden fra 2016-2018, jf. Statistikbanken.



Forsinkelsestimerne (trængsel) stiger relativt mere end trafikken, jf. Vejdirektoratets opgørelse. Det antages at forsinkelsestimerne er steget dobbelt så meget som stigningen i trafikken for landet som helhed. Dette dækker over en større stigning i Hovedstadsområdet og en lavere i resten af landet.

Værdien af tid er i perioden 2016-2019 steget med 3,3 pct., og det er dermed også blevet dyrere for samfundet, når der spildes tid i trafikken, jf. de transportøkonomiske enhedspriser.

De samfundsøkonomiske omkostninger i den kollektive trafik er opgjort i hhv. 2017 på bane og 2018 og vej, og er medtaget uden opregning til 2019.

**Bemærkninger til beregningerne:**

De samfundsøkonomiske konsekvenser summerer op dels over et tidstab for trafikanter eller passagerer, dels over omkostningerne ved et reduceret arbejdsudbud som følge af trængsel.

Effekterne af nye vejanlæg kan ændre beregningen i let nedadgående retning. Fx har de seneste udvidelser af hhv. E45 mellem Skanderborg Syd og Aarhus Syd samt Fynske Motorvej mellem

Nørre Aaby og Lillebælt medført daglige tidbesparelser for trafikkanterne på strækningerne.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser for den kollektive busstrafik, har DI sammen med Movia opgjort til 2 mia. kr. i 2018 for Hovedstadsområdet. Movia har efterfølgende opgjort tilsvarende for Syd- og Vestsjælland til 165 mio. kr. i 2018. En beregning bør foretages for hele landet.

Endvidere bør beregninger af passagerernes tidstab ved togforsinkelser opgøres med en fast kadence. Forbrugerrådet Tænk opgjorde i 2017 de samfundsøkonomiske omkostninger til 2,4 mia. kr. Opgørelserne adskiller sig ved den grundlæggende forskel i data, at oplevede forsinkelser først medregnes efter 3 minutter, hvilket er grænsen for hvornår et tog registreres som forsinket. I analysene for vejtrafikken og busstrafikken, medtages forsinkelser fra første sekund.

Spiltdid i trafikken har afledte konsekvenser, blandt andet omkostninger, der knytter sig til uforudsete forsinkelser, hvor eksempelvis uheld og andre hændelser på bane- eller vejnettet medfører, at varer og medarbejdere ikke når frem som planlagt. Dertil kommer omkostninger, der knytter sig til uforudsigelige rejsetider, der kan gøre det nødvendigt at afsætte mere buffertid, have større sikkerhedslagre mv.

### **Kilde og referencer:**

Vejdirektoratet (2019); Opgørelse af trængsel på vejene. Vejdirektoratet har opgjort trængslen på hele det danske vejnet i 2016. På en gennemsnitlig hverdag i 2016 var den opgjorte forsinkelse på omkring 335.000 køretøjstimer.

Vejdirektoratet har i ovenstående opgørelse sammenlignet med COWI's opgørelse for trængslen i Hovedstadsområdet i 2010 for Transportministeriet, hvilket viser, at forsinkelsen steg med i størrelsesordenen 25 pct. fra 2010 til 2016. Til sammenligning steg trafikken i samme periode med knap 10 pct. i Region Hovedstaden.

Danmarks Statistik; Statistikbanken, VEJ23, Trafikarbejdet med danske køretøjer på danske veje efter transportmiddel og tid.

Transport- og Bygningsministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse (TERESA); Udviklingen i de transportøkonomiske enhedspriser forsinkelsestid i perioden 2016-2019.

Forbrugerrådet Tænk (2017); Samfundsøkonomiske omkostninger ved manglende rettidighed (COWI A/S). Beregning af samfundsøkonomiske omkostninger ved togforsinkelser til 2,4 milliarder kroner.

DI og Trafikselskabet Movia (2019); Opgørelse over bustrængsel i Hovedstadsområdet i 2018 (COWI A/S). Forsinkelserne for buspassagererne i Hovedstadsområdet, er på en gennemsnitlig hverdag opgjort til omkring 23.000 timer.

Movia (2019); Opgørelse over bustrængsel i Syd- og Vestsjælland i 2018 (COWI A/S); Forsinkelserne for buspassagererne i Syd- og Vestsjælland beløber sig til 165 mio. kr.