

## **Grøn Trafik i Bycirklen**

Foretræde for Folketingets Trafikudvalg d. 22/5 2007.

### **BEMÆRKNINGER TIL SAMFUNDSØKONOMISK ANALYSE AF HØJKLASSET VEJ I FREDERIKSSUNDSFINGEREN**

Vejdirektoratet er ved at færdiggøre deres VVM-analyse af trafikløsninger i Frederikssundsfingeren vest for København. Den offentlige høringsfase er slut, og de mange indkomne bemærkninger er formentlig snart behandlet.

Der er hovedsagelig fire løsninger i spil: Dels to forslag til linjeføring for en motorvej igennem det mere eller mindre åbne land, dels et forslag til en motorvej i samme tracé som den nuværende Frederikssundsvej, og dels det såkaldte 0++ alternativ, hvor der ikke bygges en motorvej, men Frederikssundsvejen forbedres med niveaufrie skæringer, og der sker nye tiltag i den kollektive transport, især med en ny type pendlerbusser. Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen går ind for 0++ alternativet.

I VVM-rapport nr. 309 fra Vejdirektoratet s. 270 er der en sammenfattende samfundsøkonomisk analyse af de fire vejforslag. Her prissættes de samlede anlægsomkostninger, som derpå sammenholdes med de øvrige samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved vejforslagene.

Forudsætningerne for de samfundsøkonomiske beregninger er kun meget lemfældigt omtalt i rapporten, men Grøn Trafik i Bycirklen har ved henvendelser til Vejdirektoratet fået oplyst mange detaljer om disse beregninger. På den baggrund har vi følgende bemærkninger.

De samfundsøkonomiske beregninger er foretaget i henhold til "Manual for samfundsøkonomisk analyse", Transport- og Energiministeriet 2003, og i forhold til denne manual er de øjensynlig udført korrekt. Vores principielle indvendinger viser imidlertid, at analysen alligevel ikke er ganske retvisende .

#### **CO2-regnskabet**

En vigtig ting er samspillet med Danmarks CO2-regnskab. Danmark har formået at skabe en betydelig vækst i samfundsøkonomien samtidig med, at den årlige CO2-udsendelse har været holdt nogenlunde konstant i næsten alle sektorer af samfundet. Den eneste undtagelse er transportsektoren, hvor CO2-udsendelsen vokser ukontrolleret. Denne sektor er derfor hovedansvarlig for, at det kniber gevaldigt for Danmark at opnå CO2-målene.

Der bør ikke arbejdes med økonomiske instrumenter, der støtter øget CO2-udsendelse i transportsektoren. Men proceduren i den officielle manual tilskynder netop til dette. Det drejer sig her om posten "Afgiftskonsekvenser" i regnskabet. For alle vejforslag er denne post positiv, idet alle forslag fører til en øget biltrafik samlet set i hele regionen. Forøgelsen i biltrafikken bliver dog langt større med motorvejsforslagene end med 0++ alternativet. Den øgede biltrafik giver større indtægter til staten, især fordi der forbruges mere benzin. Ændringerne i registreringsafgift for nye køretøjer påvirker stort set ikke denne post. Men det øgede benzinforbrug giver så mange ekstra kroner i afgifter til statskassen, at det løber op på ca. 1 mia. kr. gennem vejanlæggets levetid.

At et motorvejsanlæg i sig selv generer ekstra trafik, som ikke ellers ville køre, er velkendt. Der sker et "trafikspring" opad, når vejen indvies. Denne effekt kommer da også frem i Vejdirektoratets trafikprognoser, og den ventes altså at give statskassen op til 1 mia. kr. ekstra over 50 år, hvilket altså tæller på plussiden i regnskabet. Det betyder, at jo mere den samlede biltrafik forøges, jo mere tæller det positivt i den samfundsøkonomiske analyse. Hvis manualens retningslinjer følges – som det er sket her – vil der altså altid blive et ekstra plus i regnskabet til de løsninger, der skaber mest biltrafik. Det er uhensigtsmæssigt. Den stadige forøgelse i biltrafikken er af mange grunde uønsket – det giver store problemer med trængsel, fremkommelighed, forsinkelser og stress, og nye motorveje fyldes hurtigt op til et punkt, så der igen opstår trafikkekøer. Men især er det et stort problem i forhold til klimaspørgsmålet og CO<sub>2</sub>-udledning<sup>1</sup>. Omkostningen ved øget CO<sub>2</sub>-udledning opgøres til maksimalt 37 mio. kr. i regnskabet, hvilket skal sammenholdes med posten på 1 mia. kr. i indtægter ved øget benzinforbrug. Med sådanne takstsatser er det klart, at der vil aldrig blive nogen tilskyndelse til at bremse CO<sub>2</sub>-udledningen, tværtimod. Derfor bør manualen ændres på det punkt, og posten "Afgiftskonsekvenser" bør stryges af det aktuelle regnskab.

### Skat og skattestop

Som næste punkt vil vi pege på den post der hedder "Skatteforvriddningstab". Dette angiver de afledte konsekvenser på den økonomiske aktivitet i samfundet i øvrigt som følge af at skatten hæves marginalt for at finansiere vejprojektet. Her er manualen dog forældet. Siden 2001 har der som bekendt været skattestop, dvs. at vejprojekter fra nu af principielt finansieres uden at skatten ændres. Når skatten ikke ændres, er der ingen afledte konsekvenser, og forvriddningstabet bliver 0. Dette betyder, at poster på op til ca. 1 milliard kroner i regnskabet skal slettes.

### Forskellige mulige udgaver af regnskabet

Når de to nævnte poster stryges, står vi tilbage med følgende tal i regnskabet for de to mest interessante alternativer, nemlig Hovedforslag 1 og 0++ alternativet.

Her er tallene i Vejdirektoratets VVM-rapport, angivet i mio. kr.:

	Hovedforslag 1 (motorvej)	0++ Alternativ
Anlægs- og driftsomkostninger	-4607	-4265
Brugergevinster	7366	3392
Reduktion i ext. omkostninger	<u>807</u>	<u>666</u>
Samlet resultat	3566	-207

Med de forudsætninger, som vi har fået oplyst af VD, når vi selv frem til nogle lavere tal for brugergevinster. Det skyldes formentlig, at VDs skøn over omfanget af køer går videre end de forudsætninger, vi har tilgængelige. De tal vi selv når frem til, er som følger:

Brugergevinster	<u>4976</u>	<u>2589</u>
Samlet resultat	1176	-1010

<sup>1</sup> Det burde være velkendt, at en stor del af de afgifter, der er lagt på benzin, er brændstofafgift, mens CO<sub>2</sub>-afgiften er et langt mindre beløb. Når CO<sub>2</sub>-effekten blot vurderes ud fra kvoteprisen på CO<sub>2</sub>, så vil indtægter til staten veje meget tungere end CO<sub>2</sub>-hensynet, og effekten bliver at der ikke tages hensyn til CO<sub>2</sub>.

### Yderligere forbehold

Grøn Trafik i Bycirklen har kommentarer til flere andre forhold, hvoraf de væsentligste skal nævnes her.

VD medregner til den samfundsøkonomiske gevinst en øget fremkommelighed på lørdage, hvor der som bekendt ikke er køer. Den post kan man vælge at droppe. Desuden medregner de fritidskørsel til en samfundsøkonomisk værdi af 50 kr. i timen; det er ikke indlysende, idet spørgsmålet må være, hvilke aktiviteter der alternativt vil foregå i den sparede tid, og hvordan disse vil styrke samfundsøkonomien. Man kan med god ret vælge at sætte også denne post til 0. Og taksterne for erhvervskørsel kan vælges anderledes. Med disse ændringer fås følgende tal:

Brugergevinster	<u>3927</u>	<u>1986</u>
Samlet resultat	127	-1613

Derudover kunne man argumentere for, at pendlerkørsel (til og fra arbejde) gør et indhug i fritiden, ikke i arbejdstiden, og at denne kørsel derfor heller ikke bør tælle med i det samfundsøkonomiske regnskab. Hvis man regner pendlerkørsel fra, så er der kun erhvervskørsel tilbage i regnskabet, og så fås følgende værdier:

Brugergevinster	<u>3133</u>	<u>1627</u>
Samlet resultat	- 667	-1972

VD har indbygget den forudsætning, at samfundets velstand stiger med 1,8 % om året igennem de næste 50 år, og derfor er også minutprisen for hvad det koster i regnskabet at biler er længere tid om at komme frem, sat til at stige med 1,8 % årligt igennem 50 år. Hvis man i den forrige opstilling antager at samfundsvæksten bliver langsommere – kun 1 % årligt – får man i stedet følgende tal:

Brugergevinster	<u>2714</u>	<u>1456</u>
Samlet resultat	-1086	-2143

Omvendt kan man også lave ændringer i forudsætningerne, der trækker den modsatte vej. Hvis man antager at biltrafikken bliver ved med at stige 1,5 % årligt ikke blot de første 10 år efter indvielse af vejen, som VD antager, men igennem samtlige 50 år, får man højere tal for brugergevinster (og naturligvis et langt mere belastet miljø og trafiksystem). Og hvis man bruger en diskonteringsrente på 4 % i st. f. 6 %, stiger tallene også. Man kan da få følgende tal:

Brugergevinster	<u>25.444</u>	<u>11.785</u>
Samlet resultat	21.644	8.186

De forskellige resultater er samlet i en tabel herunder. Alle tal angiver mio. kr. over de første 50 år efter vejens indvielse. Man ser i tabellen, at forskellen mellem den mest negative og den mest positive beregning løber op i mere end 22 mia. kr., blot ved justering af forudsætningerne inden for ret plausible rammer. Dette skal sammenholdes med at anlægs-omkostningerne blot er af størrelsesordenen 4 mia. kr.

Vores opstilling viser med al tydelighed, at man kan med et sådan regnskab kan få det resultat man ønsker ved at ændre forudsætninger og beregningsmetoder, især ved at justere lidt op og ned på nogle af de rentesatser, der anvendes i

beregningerne. Det giver nogle udslag, der er fem gange større end det samlede anlægs- og driftsbudget.

Vejforslag	Motorvej, hovedforslag 1		0++ Alternativ	
	Brugergevinster	Samlet resultat	Brugergevinster	Samlet resultat
VVM-rapportens tal	7366		3392	
		3566		- 207
Udregning ud fra oplysninger fra VD	4976		2589	
		1176		- 1010
Do, ÷ lørdage, ÷ fritidskørsel	3927		1986	
		127		- 1613
Do., også ÷ pendlerkørsel	3133		1627	
		- 667		- 1972
Do., 1 % vækst i st. f. 1,8 %	2714		1456	
		- 1086		- 2143
Konstant vækst i biltrafik; diskontering med 4 % i st. f. 6 %	25.444		11.785	
		21.644		8.186

### Konklusion

I alle tilfælde fremstår motorvej ifølge hovedforslag 1 isoleret set som mere økonomisk attraktivt end 0++ alternativet, idet brugergevinsterne i alle tilfælde tæller som en afgørende post i regnskabet – mens de langsigtede miljøgevinster ved 0++ kun tillægges ringe værdi.

Hertil har vi flere bemærkninger. Den første er, at de tal for trafikens sammensætning, som Vejdirektoratets benytter, ikke stemmer særlig godt overens med den hverdag vi oplever. Bilkøerne om morgenen består næsten udelukkende af personbiler, men i VDs trafiktal er det under halvdelen af trafikken i morgenmyldretiden, der regnes som pendlertrafik, og der regnes med at 25 % af trafikken i morgenmyldretiden er vare- og lastbiler. Da minuttaksten for de sidstnævnte er meget højere end for pendlertrafik, giver det et stort udslag på regnskabet.

Den anden bemærkning er, at ikke alt kan gøres op i penge. 0++ alternativet har andre vigtige fordele, herunder hensynet til CO2-regnskabet, og til miljø og natur i øvrigt. Hvad er prisen for de sjældne naturværdier og ynglende storke, som vi har i området – det kan vanskeligt gøres op i penge.

Grøn Trafik i Bycirklen

Kåre Fog, 47 17 23 30, [kaarefog@teliamail.dk](mailto:kaarefog@teliamail.dk)

Bjørn Bauer, 46 76 24 01, [bb@planmiljoe.dk](mailto:bb@planmiljoe.dk)

Annette Kristensen, 46 76 94 27, [annette.kristensen@vejenhs.dk](mailto:annette.kristensen@vejenhs.dk)