

Gratis kollektiv trafik er både velfærd, skattelettelse og miljøgevinst, og gør samfundet 6 milliarder kroner rigere hvert år

Af journalist Klaus Cort Jensen, klauscort@gmail.com

Det er en "beskidt hemmelighed" ved alle privatbiler, uanset hvad de kører på, at det koster langt mere CO₂ at fremstille dem end kollektive trafikmidler

Det vil koste staten 11,4 milliarder at indføre gratis kollektiv trafik (GKT). Men samtidigt vil borgerne både få 12,9 milliarder i skattelettelse/ besparelse på transport og for 1,8 milliarder ekstra velfærd i form af nye gratis rejser. Udgifterne til flere busser, skinner og togvogne er afholdt helt gratis, ved at give skattelettelse på denne måde. Samfundet bliver 3,3 milliarder rigere (2005-tal). Hertil skal lægges sparet trængsel og vejinvesteringer samt færre sygedage og dødsfald på grund af færre trafikuheld og mindre luftforurening. I 2017-tal bliver det i alt til et samfundsøkonomisk overskud på 6,1 milliarder kroner hvert år.

Det viser mine simple videre beregninger på tal fra Teknologirådet (2006), Danmarks Statistik og COWI/ Dansk Industri.

TABEL 1			
Økonomiske virkninger af gratis kollektiv trafik			
2005-priser, milliarder kroner, årligt			
ved 7 procent (og i parentes 4 procent/ 10 procent) overflytning af bilkørsel til kollektiv trafik			
Følger af GKT	Staten (a)	Borgerne (b)	Samfundet (a+b)
Rejsen betales ikke	-7,3	+7,3	0,0
Mindre forbrug af biler	-2,1 (-1,2/ 3,0)	+5,6 (+3,2/ 8,0) ¹⁾	+3,5 (+2,0/ 5,0)
Sparet billettering	+0,7		+0,7
Rejser som i forvejen betales af det offentlige	+0,7		+0,7
Årlige udgifter til nye busser, tog og skinner	-3,4		-3,4
Totalt kontant	-11,4 (-10,5/ 12,3)	+12,9 (+10,5/ 15,3)	+1,5 (+0,0/ 3,0)
Værdi af nye rejser, ikke overflyttet bilkørsel		+1,8 (+2,2/ 1,4) ²⁾	+1,8 (+2,2/1,4)
Totalt	-11,4 (-10,5/ 12,3)	+14,7 (+12,7/ 16,7)	+3,3 (+2,2/ 4,4)

Samtlige tal ifølge eller beregnet ud fra Teknologirådets "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig trafik" (tabel side 52), der udkom i 2006. Samtlige tal al er således under forudsætning af:

- at den kollektive trafik vil vokse med 75 procent

- at 35% (20 %/ 50%) af denne ekstra kollektive trafik er overflyttet bilkørsel, hvilket svarer til 7% (4 %/ 10%) af bilkørslen.

Dette undtagen (1) følgerne af "Mindre forbrug af biler" for "Borgerne" der er beregnet som 7% (4 %/ 10%) af husstandenes forbrug af: biler, reservedele og tilbehør, brændstof og smøremidler, reparation og tjenesteydelser samt vægtafgift /ejerafgift ganget med antallet af husstande. Alt ifølge Danmarks Statistik.

2) "Værdi af nye rejser (der) ikke (er) overflyttet bilkørsel" er beregnet til halv billetpris, altså:

$0,5 \cdot 7,3 \text{ mia} \cdot 75\% \cdot (100-35)\% = 1,779 \text{ mia}$ afrundet til 1,8 mia.

Jeg begrundede i min kronik i Information (13/8 2008) [Det er gratis at indføre gratis kollektiv trafik](#), hvorfor det er mere realistisk at regne med 7 procents overflytning end 4 procent, som bruges i Teknologirådets rapport. Men usikkerheden ved skønnet er mindst så stor, at det godt kunne være 7 procent +/- 3 procent. Der er ikke tale om et statistisk konfidensinterval, men tre mulige scenarier.

TABEL 2	
Økonomiske virkninger af gratis kollektiv trafik	
2017-priser, milliarder kroner, årligt	
ved 7 procent overflytning af bilkørsel til kollektiv trafik	
	Samfundet
+ 3,3 fremskrevet med forbrugerprisindekset ¹⁾	+ 4,0
Sparet: trængsel, vejinvesteringer samt sygdom og dødsfald som følge af trafikuheld og luftforurening ²⁾	+ 2,1
I alt	+ 6,1

1) De ændrede bilafgifter siden 2005 har gjort det relativt billigere for staten at indføre GKT, men har omvendt gjort borgernes gevinst ved GKT tilsvarende mindre. Så 2005-nettoresultatet kan uden hensyn hertil fremskrives. Dog påvirker bilafgifterne også overflytnings-procenten. Men da det er uvist hvor meget, og da det givetvis er meget lidt i forhold til den i forvejen beskrevne usikkerhed, regnes der med 7 procent.

2) Beregnet ud fra [Kollektiv transport er en god forretning – især for bilisterne](#). Det antages, at den procentvise omkostningsændring af faktorerne trængsel, vejinvesteringer, trafikuheld og forurening er den samme ved 26 procents stigning (overflyttet bilkørsel) som ved 33 procents fald i den kollektive trafik. Fordi biltrafikken hele tiden (omend varierende med konjunkturerne) stiger, vil et fald i biltrafikken som følge af GKT over tid være identisk med undgået stigning. Og det er netop det COWI har regnet på for Dansk Industri, hvad koster det, hvis man ikke undgår en stigning i biltrafikken (= hvad koster det, hvis man skærer ned på den kollektive trafik).

Ændringen i den samlede sammensætning af trafikken fordelt på hhv. biler og kollektiv trafik fra 2005 til 2017 er ikke indregnet.

Hvor skal pengene ...

Siden 2005 er bilafgifterne sat ned. Det har gjort det relativt billigere for staten at indføre GKT, fordi staten ikke mister helt så mange bilafgifter. Staten mister afgifter fra biler og brændstof, men vil få afgifter fra alle mulige andre varer når borgerne bruger de 12,9 milliarder de har fået i skattelettelse/ besparelse på transport. Samtidigt kan kørselsfradraget afskaffes.

Disse tre forhold er, helt eller delvis, svaret på det klassiske spørgsmål: hvor skal pengene, de 11,4 milliarder, komme fra?

Regeringen har foreslået en CO₂-mærkningsordning, der angiver hvor meget CO₂ der er medgået til varernes fremstilling. Det ville da være oplagt, at den oplysning også er indregnet i, hvad der står på prismærkningen. Så er det forurenere, der kommer til at betale.

Drivhusgas-moms vil sikre minimering af drivhusgasser i alle produktionsled. Mindre virksomheder, målt i drivhusgas-omsætning, bør undtages bureaukratiet. De økonomiske vismænd anbefaler beskatning af drivhusgasser - også dem, der kommer fra landbruget.

Til gengæld bør man lette skatten på arbejde ved at hæve bundfradraget. Først og fremmest af hensyn til den sociale balance, men det vil også gøre det billigere at reparere og genbruge ting. Desuden er det jo unfair konkurrence, især overfor lavtlønnede ufaglærte, at robotter ikke skal betale "personskat" og for transport til og fra arbejde. GKT er en slags bundfradrag (/borgerløn) specifikt på transportområdet.

Det eneste problem ved drivhusgasser som beskatningsobjekt er, at de helst skal forsvinde helt. Så staten må finde på noget nyt at beskattes inden 2050.

Tid og trængsel koster

Kollektiv trafik kan transportere langt flere mennesker på langt mindre plads end privatbiler.

Tag en busfuld passagerer og sæt dem i hver sin bil. Værsgo, så har du en halv kilometer ekstra kø. Nedsættelse af bilafgifter gør netop det, flytter folk fra busser til biler. GKT gør det modsatte. Tænk over det næste gang, du holder i kø.

Tidsspilde i trafikken koster 22,6 milliarder om året. GKT vil både betyde hyppigere afgang i den kollektive trafik og mindre trængsel på vejene. Dansk Industri burde logisk set være den fremmeste

fortaler for GKT, fordi GKT øger arbejdsudbudet, og fordi tidsspildet koster deres medlemsvirksomheder mange penge.

”Produktions-Danmark” ligger også i meget høj grad i Hovedstadsregionen, Århus-området osv.. I og nær de store byer, hvor trængslen på vejene er værst, er der simpelthen ikke plads til at bygge flere motorveje, ikke plads til flere biler. Og det hjælper jo ikke meget på trængslen der, at bygge motorveje i Nord- og Vestjylland. Det ligner, set i forhold til trængselsproblemet, mest en overspringshandling.

Cyklen fortsætter

Cyklen er ikke kun et transportmiddel. Cyklen er et nydelsesmiddel. Selv om den er et sundt nydelsesmiddel er den afhængighedsskabende. Desuden giver cyklen hurtigere bevægelsesfrihed i byens rum end kollektiv transport plus gåben. Kombinationen af cykler og S-tog er genial, og ideen med cykelkupeer/-vogne bør udbredes til andre tog. Der er derfor ingen grund til at frygte, at GKT vil medføre mindre cykling. Cyklen vil fortsætte sin fremgang – fremrulning.

Elbiler løser ikke CO₂-problemet

Statsministeren bebudede i sin åbningstale for indeværende folketingssamling, at benzin- og dieslbiler skal udfases fra 2030. Jeg foreslog i 2009 at forbyde salg af benzin- og dieslbiler fra 2020 i et læserbrev i Information. Men jeg vil vente med at glæde mig, indtil jeg ser lovforslaget, der logisk set bør komme i indeværende folketingssamling. Ellers er det kun kønne grønne men tomme ord.

Det koster meget mere CO₂ at fremstille en elbil end en fossilbil. Bjørn Lomborg har kaldt det ”elbilens beskidte hemmelighed”.

Til elbilernes forsvar skal det nævnes, at de i forhold til fossilbiler indhenter forskellen i fremstillings-CO₂ inden 100.000 km kørsel, hvis de kører på helt grøn strøm. Desuden vil luftforureningen i byerne med partikler og udstødningsgasser helt forsvinde.

Men det er en ”beskidt hemmelighed” ved alle privatbiler, uanset hvad de kører på, at de er langt mindre effektive end kollektive trafikmidler, når man ser på levetids-personkilometre pr. kilo fremstillings-CO₂.

Det skyldes for det første, at kollektive trafikmidler producerer personkilometre i mange af døgnet timer, mens privatbiler holder stille, og optager plads, der i øvrigt kunne bruges til noget bedre, det meste af deres levetid.

For det andet, kræver det færre materialer og dermed mindre CO₂ at fremstille eksempelvis en bus end 30 privatbiler. Fremstillings-CO₂ pr. benyttede sæder er mindre for kollektive trafikmidler.

For det tredje, har kollektive trafikmidler – når der ses bort fra IC4 – en længere levetid end privatbiler.

Fremtiden nærmer sig

Minimering af CO₂-belastningen fra transportsektoren er nødvendig, hvis CO₂-nul-målet i 2050 skal nås. Det opnås ikke ved at erstatte fossilbiler med elbiler. Det kræver, at *mest muligt* bilkørsel flyttes til kollektiv trafik, og det opnås kun, men ikke nødvendigvis alene, ved at gøre kollektiv trafik gratis. Valget står imellem at tage skridtet nu eller være fodslæbende. Jo før skridtet tages, jo bedre vil vi være stillet i den fremtid - der nærmer sig dag for dag.

Som statsminister Lars Løkke Rasmussen sagde i sin tale på P4G-mødet: ”We do not need business as usual. We need business unusual. We do not need half-hearted commitment. We need big ambitions. We do not need any more words. We need action.” - Kønne grønne ord.

Kilder:

ADAC (”Tysklands FDM”): [Elektro, Gas, Benzin, Diesel & Hybrid: Die Ökobilanz unserer Autos](#)
Bjørn Lomborg: [Elbilens beskidte hemmelighed](#)

Dansk Industri: [Kollektiv transport er en god forretning – især for bilisterne](#)

Ingeniøren (Morten Egedal): [500.000 kilometer før en elbil er grønnere end en dieselbil eller hvad?](#)

Klaus Cort Jensen: [Forbyd biler i 2020 nu](#) (rul ned på siden)

[Det er gratis at indføre gratis kollektiv trafik](#)

Teknologirådet: [Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig trafik](#)

[Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig trafik - datarapport](#)