

Gratis kollektiv trafik gør grøn omstilling af trafikken billigere både i kroner og CO₂

DTUs notat til trafikministeren om samfundsøkonomiske konsekver ved indførelse af gratis kollektiv trafik er mangelfuldt

Af Klaus Cort – klauscort@gmail.com

I gennemsnit bruger en dansk husstand ca. 41.000 kr. og i alt bruger danskerne ca. 110 milliarder kr. om året på at ødelægge klimaet ved at køre i bil.¹ - Ok, det er nok ikke hensigten, men det er virkningen.

Langt størstedelen af biltrafikken er længere ture, hvor kollektiv trafik er det mindst klimaskadelige alternativ. Derfor er det nødvendigt at flytte mest mulig biltrafik over til kollektiv trafik, hvis man, som et bredt flertal i Folketinget, vil ”redde klimaet”.

Overflytningen fra bil til kollektiv trafik kan opnås på to måder. Man kan hæve afgifterne på biler og brændstof – og få Gule Veste i gaderne – og tabe næste valg. Eller man kan indføre gratis kollektiv trafik. Måske er begge dele nødvendigt. Der er brug for kraftige incitamenter til en ændret forbrugeradfærd.

How dare you, Benny?

DTU har nyligt lavet et [notat](#) for trafikminister Benny. Heri starter DTU med at sige, at den regnemaskine de bruger, LTM (der står for landstrafikmodellen), faktisk ikke dur til at udregne konsekvenserne af indførelse af gratis kollektiv trafik. Alligevel afviser Benny tanken om gratis kollektiv trafik på baggrund af notatet. How dare you?

Og DTU har ganske ret. Det LTM spyttede ud var mildt sagt mangelfuldt.

I opsummeringen af notatet står der:

”gratis kollektiv transport i hele Danmark vil give en stigning i det år-lige persontransportarbejde i kollektiv transport i Danmark på 126%. Samtidig reduceres trafikarbejdet i bil med 4,6% ligesom cykel og gang begge reduceres med ca. 21%. De direkte provenueffekter af dette er en omkostning på 9,4 mia. kr. årligt. Tiltaget vil give en reduktion i CO₂-udledningen på 0,3 mio. ton årligt, mens den samlede velfærdsøkonomiske effekt på eksterne omkostninger ekskl. kapacitetsudvidelser bliver en gevinst på 0,35 mia. kr. årligt.”

Flere hundrede millioner nye gå- og cykelture

DTU vurderer selv at stigningen i kollektiv trafik på 126 procent måske nok er for højt. I en rapport fra Teknologirådet (2006) kom man frem til en stigning på 75 procent.

Nu forholder det sig sådan, at man skal gå eller cykle til busstoppested eller station, for at komme med den kollektive trafik. Og man skal gå eller cykle fra den kollektive trafik til sit bestemmelsessted. Det har programmørerne åbenbart ikke har lært LTM.

En stigning i kollektiv trafik på 126 procent, vil betyde flere hundrede millioner nye gå- og cykelture om året.² Det vil klart overstige de 21 procent overflytning af den eksisterende gang og

1 [Husstandenes udgifter til biler](#) bliver sammenlagt 41416 kr.. Men da talene givetvis indeholder nogle cykellygter, noget løbehjul-leje og noget motorcykelbenzin rundes der skønsmæssigt ned til 41.000. Danmarks Statistik sammenregner de to seneste (opgjorte) år 2017 og 2018. Så når der skal ganges med antal husstande i perioden, må det blive gennemsnittet af [antal husstande pr. 1. januar 2017, 2018 og 2019](#) = 2688200. Ganget med 41000 giver det 110,2 milliarder. Renter og gebyrer på billån er ikke talt med, da jeg ikke har kunnet finde en statistik om det.

2 I 2018 var der [273 mio. passagerer på det danske skinnenet](#) gange 126 procent gange 2 = 688 mio nye gå og cykelture. Disse ture til og fra stationen skal altså blot være på ca. 1 km for at opveje faldet i cykling i DTUs Tabel 3 (-693 mio. personkilometer). Hertil skal lægges (typisk) gåture til (rene) busture. Endelig er der gang ved skift. At tage trappen op fra metroen på Nørreport giver givetvis lige så megen motion som 1 km cykling. Endelig vil nogle af de bilister, der skifter til kollektiv trafik, stadig køre bil til stationen, men de vil trods alt få lidt motion i

cykling til kollektiv trafik. DTU's konklusion om et fald i gang og cykling er derfor forkert. Tværtimod, vil gratis kollektiv trafik medføre mere gang og cykling. Cyklingen kan fremmes yderligere, ved at indføre gratis cykelmedtagning i alle tog og letbaner – hvilket man selvfølgelig bør gøre.

Letbane-ekspert: Passagererne skal kunne tage cyklen med

Cykler øger antallet af passagerer i S-toget markant

Cykel plus tog – en attraktiv model

Det væsentligste mangler i DTUs notat

I opgørelsen af velfærdsøkonomiske effekter mangler DTU den aller væsentligste: borgernes besparelse på transport, når der indføres gratis kollektiv trafik. Dog har man indregnet *en del* af den afledte effekt (det såkaldte tilbageløb³) af borgernes besparelse. Manglen er søgt udbedret i tabellen.

(Se tabellen næste side)

den anden ende af rejsen med kollektiv trafik.

³ Tilbageløb er, at ændringer i borgernes disponible indkomst afspejler sig i ændringer i indtægterne fra skatter og afgifter.

Samfundsøkonomiske virkninger ved indførelse af gratis kollektiv trafik (GKT)
ved 7,3 procents overflytning fra bil til GKT, svarende til 5,6 procents fald i bilkm.⁴
Årligt, milliarder kroner

Virkninger af GKT	for staten / offentlige kasser	for borgerne / husstandene
Billetter betales ikke	-10,0	+10,0
Mindre forbrug af biler og brændstof mv.	-2,7	+6,2 ⁵
Tilbageløb fra de 10 mia.	+2,1	
Tilbageløb fra 2,7 mia.	+1,2	
Tilbageløb fra den øvrige del af de 6,2 mia. (udover 2,7 mia.)	+?	
Sparet billetsystem	+? (+0,8) ⁶	
Kapacitetsudvidelse Kollektiv trafik	-? (-6,9) ⁷	
Sparet vej-kapacitetsudvidelse	+?	
Billetter som i forvejen betales af det offentlige	+? (+0,8) ⁸	
Sum	-9,4	+16,2
Effekt af mere cykling og gang		+?
Effekt af mindre bilkørsel på luftforurening, klima, støj, uheld, vejslid og trængsel		+2,0
Værdi af nye, ikke overflyttede, ture med GKT		+3,3 ⁹
I alt	+12,1 +????? -?	(+6,8 +???)

Samtlige tal i tabellen er fra eller beregnet fra DTUs notat og Danmarks Statistik (i paranteserne fremskrives tal fra Teknologirådet 2006, fordi DTU ikke har beregnet de nævnte poster).

Den væsentligste pointe i tabellen er, at de bilister der skifter til kollektiv trafik ikke kun sparer afgifter til staten. De sparer også alle de andre udgifter til bilhold. Disse ”flere penge i borgernes lommer” betales af mindre omsætning for eksempelvis VW-fabrikkerne, Q8 og forsikringsselskaber.

4 Fordi der sidder gns. 1,3 person i personbiler. Denne væsentlige detalje fik jeg ikke med i mine beregninger i december 2018. Det var en fejl. Jeg beklager.

5 5,6 procent af 110 mia. (husstandenes udgifter til biler) = 6,2 mia.

6 Tal fra [Teknologirådets rapport 2006](#) fremskevet med forbrugerprisindekset (0,7ganget med 1,2).

7 Tal fra [Teknologirådets rapport 2006](#) fremskevet med forbrugerprisindekset ganget 126%/75% (ændret vurdering af nødvendig kapacitet). Store kapacitetsudvidelser kræver flere dyre anlægsinvesteringer, mens mindre er meget billige, eks. at sætte en ekstra vogn på toget. Dette er ikke indregnet.

8 Tal fra [Teknologirådets rapport 2006](#) fremskevet med forbrugerprisindekset.

9 Udregnet til halv billetpris: ½ gange 10 mia gange 126% gange 5989,2/11344,8 (jf. DTUs tabel 3) = 3,3 mia.

Hvad med varebilerne?

Varebilerne er ikke indregnet i tabellen fordi:

- 1) det (alt overvejende) er virksomheder og ikke husstande, der ejer dem.
- 2) Varebiler, som det fremgår af navnet, er beregnet til varetransport. Det drejer sig typisk om varer, som det vil være vanskeligt eller umuligt at medtage i kollektive transportmidler. Forestil dig VVS'eren og hans lærling vælte ind i en Movia-bus med faldstammer på skulderen og værktøjskasser i hænderne. Tømrere med lægter, glarmestre med rudere osv..

Derfor undrer det mig, at DTU medregner varebiler. Er det mon noget, de er blevet presset til af en spindoktor eller embedsmand fra Trafikministeriet, for at få talene til at se små ud? - Man har jo desværre hørt så galt før.

Varebilers forurening og klimabelastning kunne nedbringes ved, at offentlige udbud (stat, regioner og kommuner) kun kan bydes på af firmaer, hvis bilpark i 2021 mindst har 10 procent af deres biler som kører på el (eller andet ikke-fossilt brændstof). I 2022 skal det være 20 procent. I 2023 30 procent osfd.. Et totalt forbud imod diesel-hakkere, både varebiler og personbiler, i større byer, kunne være en anden mulighed.

Klassisk socialdemokratisk?

Tanken om gratis kollektiv trafik er i sin kerne blot en udvidelse af den klassiske socialdemokratiske universielle velfærdsmodel. En model der har gjort de nordiske lande til de bedste, rigeste og mest lykkebringende lande at leve i - og blandt de bedste lande at drive virksomhed i.

Men man behøver ikke denne "ideologiske overbygning." Man kan også vælge bare, at set det som økonomiske stordriftsfordele realiseret på samfundsplan, at se kollektiv trafik som stordrift i personkilometer-produktion.

Trafikforskere mener at gartis kollektiv trafik kræver store investeringer fra statens side, og kalder ideen for urealistisk.¹⁰

Det krævede store investeringer for Henry Ford, at lave det første samleband. Men det var både en realistisk og smart idé.

Vort *gratis* sundhedsvæsen kræver store statslige investeringer eksempelvis i super-sygehuse samt uddannelse af læger og sygeplejersker. Men det er blevet realiseret.

Vor *gratis* uddannelse fra 0' de klasse til universiteter, har krævet og kræver store statslige investeringer. Den er blevet realiseret.

Mener de universitetsansatte trafikforskere og Benny, at det vil være bedre samfundsøkonomisk, at indføre "tuition fees" (brugerbetalt) på universiteterne og overlade befolkningens sundhed til private forsikringsordninger?

Som det fremgår af indledningen, kræver biltrafik hele tiden store investeringer – både ud af private lommer og ud af statskassen til motorveje. En grøn omstilling af trafikken vil være billigere, både i kroner og CO₂, med indførelse af gratis kollektiv trafik.

10 Eks. <https://sn.dk/Danmark/Trafikforsker-Gratis-tog-og-bus-er-urealistisk/artikel/919149>