

# A: transport

## Noah: Gør op med de skæve beregningsmetoder i transporten

🔖 Læs senere

DEBAT

25. maj 2020 kl. 1:00 |



*De gængse samfundsøkonomiske beregninger af ny infrastruktur i transporten tager ikke højde for klimabelastning, og det er en fejl, skriver Ivan Lund Pedersen. (Foto: Henning Bagger/Ritzau Scanpix)*

*DEBAT: Beslutninger om ny infrastruktur og den generelle transportpolitik skal træffes ud fra en målsætning om at få reduceret klimabelastningen, mindske miljøbelastningen og ulykkesbelastningen, skriver Ivan Lund Pedersen.*



## Af Ivan Lund Pedersen

*Noah-Trafik*

Hvis man interesserer sig for samfundsøkonomiske beregninger er det sjældent man får sig et godt grin. Der er dog undtagelser. I den tidligere regerings tid stillede "Transportudvalget" transportminister Ole Birk Olesen en stribe spørgsmål om forskellige motorvejsprojekter - alle bygget over samme læst:

"Vil ministeren redegøre for, hvad det samfundsøkonomiske tab potentielt ville være, hvis [motorvejsprojekt, red.] - som nævnt i regeringsgrundlaget - først igangsættes i 2030 i forhold til i en situation, hvor motorvejsprojektet igangsættes i 2020?

[Ministeren bedes opgøre tabet i kroner og ører, og ministeren bedes opgøre, hvad det svarer til i antal offentligt ansatte - herunder: - SOSU-assistenten - Politibetjente - Sygeplejersker - Folkeskolelærere, red.]

Jeg synes, det virkelig er morsomt, at personer i det vigtige udvalg kan stille den slags spørgsmål, men det er nok ikke ment som en vits. Omtanken for de nævnte erhvervsgrupper er nærmest rørende. Desværre måtte Transportministeren skuffe de tænksomme udvalgsmedlemmer, hvad angik penge til nyansættelser:

**TEMA: KAN VI INVESTERE OS UD AF KRISEN?****1 Noah: Gør op med de skæve beregningsmetoder i transporten**

25. maj 2020

**2 DI: Corona har skabt stor usikkerhed om fremtidens kollektive transport**

20. maj 2020

**3 FDM: Dansk økonomi er afhængig af en veludbygget vejinfrastruktur**

20. maj 2020

**4 Dansk Elbil Alliance: Investeringer i grøn transport afhjælper begge kriser**

18. maj 2020

**Venstre om trafikale investeringer: Regeringen skuffer fælt**

”Den primære positive effekt af et infrastrukturprojekt udgøres af tidsgevinster, som især består af velfærdsgevinster for trafikanterne eller gevinster for erhvervslivet. En tidligere åbning vil derfor ikke i sig selv kunne betale for flere offentlige ansatte. Med venlig hilsen Ole Birk Olesen”

**Fantasirenter**

Alligevel kan man fortsat møde argumentet om at denne eller hin vej kan ”tjene sig hjem” på den og den tid. Mange vil nok tro, at det er penge, der kommer i vores fælles statskasse. Det meste er dog ikke noget der bare ligner gangbar mønt, men er ren fiktion. Det samme gælder beregninger af den såkaldte samfundsøkonomiske ”forrentning”. Det er også rene fantasirenter.

Alle tidsbesparelser - selv bittesmå for den enkelte - pustes op med fremskrivninger af biltrafikken årtier frem og ganges så med en timepris og resultatet ”bogføres” så som en indtægt.

Tidsgevinsten er, som ovenfor nævnt, ”den primære positive effekt” ved et vejprojekt. Kørsel til fritiden udgør - ifølge Transportvaneundersøgelsen - omkring 63 procent af alle kørte personkilometer i bil. Ærindekørsel med 20 procent og anden fritidskørsel med 43 procent.

I de nu brugte samfundsøkonomiske beregninger ”prissættes” fritidsture med samme beløb som pendling. Spare ”køretid” med 93 kroner i timen og ”forsinkelsestid” med 140 kroner i timen. Taksten for ”forsinkelsestid” bruges når man ikke kan køre med højest tilladte hastighed.

Ved at samfundet på et sådant grundlag investerer milliarder i nye vejanlæg kan man sige, at de offentlige kasser forærer folk private tidsbesparelser. Pengene kunne bruges bedre på områder med færre negative natur-, miljø- og klimaeffekter.

## Kreative sproglige nyskabelser

Hvis du for eksempel med en ny vej kan komme lidt hurtigere til grænsehandelsbutikker, storcentre, loppemarkeder eller andre fritidsmål så tæller hvert sparet minut som en samfundsmæssig gevinst og indgår i beregningsresultaterne med stor vægt fordi det meste af bilkørslen er fritidsture.

Det indgår derimod ikke i beregningerne, at grænsehandelen - udover klima- og miljøbelastning - også undergraver det lokale erhvervsliv. Det samme gælder når storcentre lokker kunder med slagtilbud fra store oplande med butiksdød og udmarvede lokalsamfund til følge.

Ved at et stort flertal i Folketinget har tilsluttet sig klimamålsætningen om 70 procent reduktion af drivhusgasser i 2030 - sammenlignet med situationen i 1990 - er der blevet brug for sproglig opfindsomhed bag vejplaner.

Nogle af nyskabelserne er "klimaveje", "grøn vækstmotorvej" og generelt "grønne motorveje". Ikke dårligt fundet på, men de naturområder, der ødelægges og de borgere, der skal belastes med vejstøj/mere vejstøj påvirkes ikke mindre trods den nye navngivning.

Gigantiske vejprojekter som en Hærvejsmotorvej - nu omdøbt af den joviale og fantasifulde Kristian Pihl Lorentzen (V) til en "grøn vækstmotorvej", er fortsat overflødig og ødelæggende på alle parametre.

Ingeniøren skrev den 30 januar 2020: "Vejdirektoratet: Hærvejsmotorvej vil ødelægge unik og uforstyrret natur. Flere naturperler bliver de store tabere, hvis en ny midtjysk motorvej bliver til virkelighed, viser en netop offentliggjort VVM-undersøgelse". Måske skulle den benævnes Hærværksmotorvejen.



### Næste artikel

Erhvervschefer: Klimarådet misser vigtige pointer om CO2-fortrængningskrav

## Elbiler løser ikke alle problemer

Energiforbruget, arealforbruget og klimabelastningen ved store anlægsarbejder bliver heller ikke mindre ved brug af pænere ord. På disse såkaldt grønne veje skal der så køre "klimaneutrale", "grønne" køretøjer. Man glemmer ligesom, at køretøjerne, batterierne og strømmen også skal produceres.

Bortset fra at strømmen med tiden i Danmark bliver mere baseret på vindkraft skal man ikke glemme hele produktions- og distributionssystemet inden strømmen når frem til bilen.

Dertil kommer at produktion af en almindelig bil på 1,1 ton kræver et energiforbrug svarende til cirka 5.000 liter olie, når alle processer medregnes. Dertil kommer produktion af batterier.

Elbiler fylder også som andre biler og forårsager ikke færre trafikulykker. Det postuleres også, at støjbelastningen fjernes med elbiler. Det er dog kun ved hastigheder under 35- 40 kilometer i timen at støjen er mindre. Ved højere hastigheder er støjen på samme niveau som fra fossilbiler af tilsvarende størrelse.

Vejstøj er en alvorlig belastning for borgere i store dele af landet. De vejledende regler, som nu for eksempel bruges ved nyanlæg af veje, er udsat for stærk kritik af Verdenssundhedsorganisationen WHO, som værende alt for lempelige. Borgerne, der bor ved store veje får ikke mindre støj selvom vejene og bilerne omdøbes til at være "grønne".

Det hører også med til beskrivelse af de gængse samfundsøkonomiske beregninger, at naturødelæggelser er gratis og at støj- og klimabelastning er næsten gratis.

Hvis man skal have et bedre miljø, bevare mere natur og håndtere klimabelastningen så skal man helt droppe de nu brugte samfundsøkonomiske beregningsmetoder.

Beregningerne er skruet sammen sådan, at energi- og arealforbrug stimuleres, støjbelastningen forøges og skævheden mellem forskellige trafikantgruppers mobilitet og trafiksikkerhed forstærkes.

Beslutninger om ny infrastruktur og den generelle transportpolitik må træffes ud fra en målsætning om at få reduceret klimabelastningen, mindske miljøbelastningen, ulykkesbelastningen, arealforbruget til transport og sikre et ordentligt serviceniveau for de ca. 38,4 procent af de danske husstande, der ikke har bil.

[Kan vi investere os ud af krisen? »](#)

[Investeringer »](#)

[Grøn omstilling »](#)

[NOAH »](#)

[Ivan Lund Pedersen »](#)

[debat@altinget.dk](mailto:debat@altinget.dk)

## FAKTA

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Debatindlæg kan sendes til [debat@altinget.dk](mailto:debat@altinget.dk).

## KARRIERE

[Se alle »](#)



**Sekretariatschef med politisk tæft og gode formidlingsevner**

Frist: 31/05-2020



**Banedanmark søger juridisk chef med kommerciel forståelse og erfaring med entrepriseret**

Frist: 01/06-2020



Skarp samfundsøkonom med blik for den grønne omstilling af transporten til Vejdirektoratet

Frist: 29/05-2020

## INDRYK JOBANNONCE

### MEST LÆSTE ARTIKLER

1. IDA præsenterer klimaplan: Vores ambitioner overgår klimaloven
2. Efter måneders overvejelser: Luftfartsbranchen fastholder klimaambitioner trods historisk krise
3. Klaus Bondam: Brug coronakrisen til at omtænke vores byer og vores transport
4. Erhvervschefer: Klimarådet misser vigtige pointer om CO2-fortrængningskrav

**ALTINGET MAGASIN**

**VI SKRIVER OM POLITIK FOR DEM, DER TAGER DET ALVORLIGT**

**BESTIL DIT ABONNEMENT HER**

**Altinget**

TEMA: DIGITALISERING  
Forskning på spædd  
Lær innovation  
Tid Avis  
Så digitale er vi blevet at corona

STORT INTERVIEW  
CARL-JOHAN DALGAARD  
**OVERVÅR MANDEN PANDEN**