



Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)



Østergade 16  
8660 Skanderborg  
<http://letbaner.dk/>

18. april 2016

## Transport- og Bygningsudvalget

### **Beregninger og samfundsøkonomi for Letbanen i Ring 3 (Lov 102) mv.**

I forbindelse med ønskerne om yderligere beregninger af en busløsning (BRT) som alternativ til letbanen i Ring 3, skal vi gøre opmærksom på, at også letbaneprojektet har behov for nye beregninger.

**De forbedringer af letbaneprojektet, som er foretaget efter projektets beregninger af samfundsøkonomien, bør også indregnes, således at de kommer til at indgå i vurderingen af samfundsøkonomien.**

Dette er ikke sket, da det tager tid og ikke har været vurderet nødvendigt, men hvis der skal regnes på alternativer, må letbanens beregninger også opdateres.

Af Transportministerens svar på spørgsmål 10 fremgår bl.a. følgende:

*"Efter beregningen af projektets samfundsøkonomi er en række af de forudsatte hastighedsnedsættelser tilbageført til de nuværende hastighedsgrænser, jf. lovforslaget. Dette reducerer bilisternes tidstab og øger de samlede tidsgevinster.*

*Antallet af kørespor opretholdes – bortset fra enkelte kortere strækninger.*

*Fremkommeligheden for biltrafikken, især i de større vejkryds, vil blive reduceret og så uden en letbane som følge af væksten i biltrafikken.*

*I 3-5 ekstra kryds medfører projektet et lavt serviceniveau i myldretiderne forhold til situationen uden en letbane.*

*Endelig kan jeg oplyse, at en letbane er 10-15 minutter hurtigere end buslinje 300S, der betjener samme strækning. Da letbanen kører i eget tracé på størstedelen af strækningen, vil passagererne opleve en større rettidighed, der bidrager til en kortere samlet rejsetid."*

Vi skal dog omkring de samfundsøkonomiske beregninger påpege, at de beregnede tidsværdier netop er teoretiske beregninger og ikke reelle værdier, der er snarere tale om fiktive penge. Altså penge man ikke kan lægge sammen med reelle omkostninger.

Det er naturligvis værdifuldt at kunne vurdere de tidsmæssige fordele og ulemper ved forskellige projekter, men man skal passe på med at lade sparede eller mistede minutter omregne til kroner og øre.

At teoretiske økonomer kan begrunde en økonomisk værdisætning er en ting, men selve værdifastsættelsen i kroner og øre er en meget problematisk og usikker ting.

Reelt er der jo tale om at nogle personer vinder eller taber nogle få minutter på deres rejse hver dag. Jo flere minutter det drejer sig om jo større betydning kan det have for den enkelte, herunder om vedkommende vil skifte transportmiddel.

Når man lægger alle disse minutter sammen og derefter sætter en økonomisk værdi på, kan personer, uden reel viden om hvordan disse værdier er fastsat, oplevede det som store samfundsmæssige tab eller gevinster. Dette selvom det kun drejer sig om værdisætninger og ikke reelle penge.

Hvis man så forsøger at lægge disse "penge" sammen med anlæg- eller driftsomkostninger går det helt galt. Det svarer ikke engang til at lægge æbler og pærer sammen. Snarere til at lægge æbler og sten sammen.

Det kunne derfor – som et særskilt tiltag – være fornuftigt, at gennemgå de samfundsmæssige beregninger og deres forudsætninger. Og herunder at se på, om de trafikale omkostninger og kommunale tilkøb overhovedet skal tages i betragtning - uden også at se på andre faktorer, så som vækst i kommunerne med investeringer, tilflytning, byudvikling, attraktionsværdier og miljøfordele, der også bør tælles med i det store regnskab.

Dette gælder jo i forvejen for en række områder, som også nævnt i Transport- og Bygningsministerens svar på spørgsmål 10:

*"En række elementer indgår efter sædvanlig praksis ikke i den samfundsmæssige analyse, da effekterne kan være vanskelige at kvantificere og værdisætte.*

*Det gælder bl.a. gener i anlægsperioden, regionens konkurrenceevne, værdien af byudviklingspotentialer, værdien af at spare rejsetid ofte bliver konverteret til øget arbejdstid, samt forventede stigninger i ejendoms- og grundværdier."*

## **For Rådet for Bæredygtig Trafik og Letbaner.dk**

Kjeld A. Larsen  
Helge Bay  
Niels Wellendorf