

ER COST-BENEFIT BEREKNINGER DEN BEDSTE METODE TIL AT VURDERE TRAFIKINVESTERINGER?

November 2019



Johan Nielsen
Transportøkonom



RÅDET FOR
GRØN OMSTILLING

ER COST-BENEFIT BEREGNINGER DEN BEDSTE METODE TIL AT VURDERE TRAFIKINVESTERINGER?

Johan Nielsen, Transportøkonom, konsulent
johanhelgenielsen@gmail.com

Transportudvalget 18. februar 2020



TEMAER

DE GRUNDLÆGGENDE FORUDSÆTNINGER

- **OPSTILLING AF BASISALTERNATIVET**
- **ANALYSE AF ENKELT ANLÆG**
- **MANGE VÆSENTLIGE FAKTORER ER IKKE MEDTAGET**
- **STORE USIKKERHEDER I VÆRDISÆTNING**

ANBEFALINGER



FREMSKRIVNING AF TRAFIK BØR AFSPEJLE DEN UDVIKLING, SOM KAN FORVENTES, IKKE KUN HVAD DER ER BESLUTTET

BEREGNINGER

- **BASERES PÅ EN FREMSKRIVNING AF TRAFIKKEN UD FRA HİDTİDİGE UDVIKLING**
- **SER BORT FRA DEN FREMTİDİGE TEKNOLOGISKE OG POLITISKE UDVIKLING**

UNDERSTØTTER BILVÆKST MED SPREDT LOKALISERING AF BOLIGER, BUTIKKER OG ERHVERV TIL FØLGE

DER BØR OPSTILLES FLERE BASISALTERNATIVER, BASERET PÅ ALTERNATIVE FREMTİDSUDVIKLİNGER

KAN IKKE VISE OMKOSTNING VED AT ÆNDRE UDVIKLING FX UD FRA KLİMAHENSYN, BYMILJØ MV.

- Nye vejprojekter
- Indsats på dele af strækningen
- Igangværende vejprojekter
- Brugerfinansierede forbindelser
- Vejprojekter fra 2030



ANALYSERER TRAFIKINVESTERINGER SOM ENKELTANLÆG, IKKE SOM SAMLET UDBYGNING

DEN SAMLEDE VEJUDBYGNING HAR MEDFØRT EN SPREDT LOKALISERING, SOM VANSKELIGGØR BETJENING MED MERE MILJØVENLIG TRANSPORT

ANALYSE AF SMÅ UDBYGNINGER BELYSER IKKE DEN SAMLEDE EFFEKT AF INVESTERINGER I INFRASTRUKTUREN IFT. TRAFIKOMFANG, TRÆNGSEL, KLIMA OG MILJØ

Eksempel: Den tidligere regerings investeringsplan



TRADITIONELT ANALYSERES KUN UDSNIT AF LØSNINGER, DVS. NYE INVESTERINGER

- **COST-BENEFIT ANALYSER FORUDSÆTTER, AT ALLE TYPER TILTAG ANALYSERES FOR AT KUNNE VÆLGE DEN MEST RENTABLE**
- **SER IKKE PÅ EFFEKTER AF BILAFGIFTER, BYPLANLÆGNING, PARKERING ELLER SAMMENHÆNG KOLLEKTIV TRAFIK**

MEDFØRER KUN FOKUS PÅ NYE INFRASTRUKTUR

BELYSER IKKE INDSATSPAKKER



RESULTATET AF DE KONKRETE COST-BENEFIT BEREGNINGER ER MEGET USIKRE

- TRAFIKMODELLERS FREMSKRIVNING AF TRAFIK OG EFFEKTER ER USIKRE
- MANGE VÆSENTLIGE EFFEKTER ER IKKE PRISSATTE
- VÆRDISÆTNING ER MEGET USIKRE
- TIDSVÆRDIER HELT AFGØRENDE
 - men tidsbesparelsen er lille for den enkelte
- PRISEN PÅ CO₂ ER SAT LAVT
 - klimaeffekt bør være en forudsætning
- RENTEN ER SAT TIL 4 PCT. DE FØRSTE 35 ÅR OG 3 PCT. DE EFTERFØLGENDE 35 ÅR
 - bør være 0,1 pct. for klimaeffekter



RESULTATET AF DE KONKRETE COST-BENEFIT BEREGNINGER ER MEGET USIKRE (FORTSAT)

DE DYNAMISKE EFFEKTER ER IKKE VELDOKUMENTEREDE

- omfatter er forvriddingstab af afgifter og beskæftigelseseffekter af tidsbesparelser
- de udgør fx ca. 25 pct. af nutidsværdien ved forlængelse af Hillerød motorvejen

USIKKERHEDER MEDFØRER MEGET USIKRE BEREGNINGER:

- *halveres tidsværdi, halveres samfundsøkonomiske værdi typisk*
- *trafikstyrelsens nye beregning af midtjysk motorvej halverede forrentningen af investeringen*



BEHANDLING AF KLIMA

MED VEDTAGELSE AF KLIMAMÅL ER REDUKTION AF KLIMAEFFEKT FRA TRAFIKKEN ET FAST MÅL

- tiltag må ikke medføre, at klimamål overskrides
- klimaeffekt er ikke en effekt, der kan medregnes ved at sætte pris på

KAN BEREGNE OMKOSTNINGEN VED AT REDUCERE CO2 PRISEN I FORSKELLIGE SAMMENLIGNELIGE PROJEKTER



KONKLUSION: BEHOV FOR MERE SIKKERT BESLUTNINGSGRUNDLAG

- **UNDERSTØTTER EKSISTERENDE TRAFIKMØNSTRE**
- **TAGER IKKE HENSYN TIL FORVENTEDE UDVIKLING**
- **BEREGNINGER ER MEGET MANGELFULDE OG USIKRE**
- **RINGE HENSYN TIL DE SAMLEDE KONSEKVENSER FOR MILJØ, KLIMA OG MOBILITET FOR ALLE**
- **BELYSER IKKE EFFEKTER FOR FORSKELLIGE GRUPPER**

RESULTATERNE RISIKERER AT VÆRE MISVISENDE OG AT FØRE TIL FEJLINVESTINGER

ANBEFALING 1



OPSTIL EN SAMLET GRØN MOBILITETSPLAN

- en samlet plan med udgangspunkt i den trafik, mobilitet, miljø og klima, vi ønsker
- inddragelse af alle trafikformer, også gang, cykel og bustrafik
- hensyn til mobilitet for alle
- mål for bl.a. klima og miljø
- visioner for byer og miljø
- inddragelse af flere virkemidler end investeringer

**EN GRØN MOBILITETSPLAN OMFATTER IKKE KUN
INVESTERINGER**

**DEN GRØNNE MOBILITETSPLAN OPSTILLES, FØR DER
GENNEMFØRES VURDERINGER OG BESLUTNINGER OM
KONKRETE TRAFIKINVESTERINGER**

**PLANEN GENNEMREGNES FOR EFFEKTER FOR TRAFIK, KLIMA
OG MILJØ OG SKØN OVER UDGIFTER TIL INVESTERINGER MV.**

ANBEFALING 2

COST-BENEFIT ANALYSER MEST SIKRE VED SAMMENLIGNING AF ENSARTEDE PROJEKTER

BRUGES COST-BENEFIT ANALYSER SKAL GENNEMFØRES SERIØSE ROBUSTHEDSBEREGNINGER

- alternative trafikudviklinger, inkl. forskellige teknologiske udviklinger og politiske beslutninger i fremtiden
- alternative værdisætninger af bl.a. tid, klima, forrentning
- beregninger med og uden dynamiske effekter
- eksplicit beskrivelse af de effekter, der ikke er medtaget i de økonomiske beregninger

EN BRED PALET AF USIKKERHEDSBEREGNINGER VIL ILLUSTRERE PROJEKTETS ROBUSTHED I EN USIKKER FREMTID





ANBEFALING 3

SIKRE AT ALLE TRAFIKFORSLAG ER I OVERENSSTEMMELSE MED KLIMA, MILJØ OG MOBILITETSMÅLSÆTNING

- *er et tiltag i strid med målsætning bør
vedtages kompenserende tiltag*

ANBEFALING 4

MOBILITETSPLANER SKAL SE PÅ HELHEDEN

- *mobilitetsplaner tager hensyn til alles
mobilitet, også de billøses*
- *mobilitetsplaner ser på statslige,
regionale og lokale tiltag og effekter*



TAK FOR OPMÆRKSOMHEDER

Transportudvalget 18. februar 2020