

# Har "tid" værdien 0 i samfundsøkonomien?

af Hans Ege, Strategichef i Hovedstadsområdets trafikselskab.

## a. Baggrund

Samfundsøkonomisk værdisætning har vundet indpas som del af beslutningsgrundlaget for visse trafikinvesteringer i Danmark. Begrebet synes at love, at samfundets samlede interesse i projekterne sammenfattes i måleenheden kr.

Metoden anvendes dog langt fra til alle store/betydende projekter – heldigvis, for så fik vi aldrig lavet trafiksaneringsplaner for bymidter, gågader, cykelstier, generelle og lokale hastighedsdæmpende foranstaltninger mv.

I den udviklede metode er "tid" i praksis kommet til at indgå som den helt dominerende faktor. Heroverfor står det faktum, at vi historisk set i gennemsnit bliver ved med at rejse lige længe pr dag. Vi får ikke mere tid, men længere rejser.

Andre forhold, der opstilles som overordnede, officielle mål og tillægges stor betydning i samfundet, værdisættes relativt lavt eller slet ikke regnes med. Man får ikke på en afbalanceret måde sammenvejet de mål og strategier, som samfundet ønsker at fremme.

## b. Nationale og regionale samfundsmæssige mål

For trafikken er der opstillet nationale mål i Trafik 2005, landsplanredegørelse mv. Gennemgående er, at to delvist modsatrettede mål ønskes opfyldt:

1. Øgning af mobiliteten
2. Begrænsning af transportarbejdet og om muligt øgning af markedsandelene for den kollektive trafik samt cykel- og gangtrafik.

I Hovedstadsområdet er der desuden opstillet regionale mål. I Københavns og Frederiksbergs kommuneplaner er målet, at

- biltrafikken ikke skal øges over niveauet i 90'erne
- væksten skal finde sted i cykel-, gang- og kollektiv trafik

og mere forsigtigt i amternes planlægning: man ønsker at styrke den kollektive trafik og lægge en dæmper i biltrafikkens vækst.

Umiddelbart kan målene synes modsatrettede. Positivt fortolket kan det udlægges som et ønske om høj transportkvalitet, store muligheder og fleksibilitet for

arbejdskraften og for andet transportbehov, men i længden skal effekten ikke være øget transportarbejde, tværtimod. Opnåelse af denne balance fordrer dog åbenlyst en aktiv planlægning og styring.

Kort fortalt kan man sige, at det går rigtig godt med det første mål, mens det går baglæns med det andet.

### c. Eksempler på vægtning af tid i forskellige trafikprojekter

HT har undersøgt trafikprognoser og beregninger af samfundsøkonomi, tidsbidrag og trafikaleffekt for de mange store og små projekter, som indgår i Kollektiv Trafik-plan 1998. Hertil er indhentet eksempler fra trafikplanlægningen i øvrigt i HT-området. Specielt er der analyseret "tid" i statslige, regionale og lokale projekter, såvel hvor samfundsøkonomiske beregninger traditionelt er en del af beslutningsgrundlaget, som hvor de ikke er det. I det følgende gives nogle eksempler.

#### **KØBENHAVN-RINGSTED, 2 EKSTRA BANESPOR, UDBYGNINGSLØSNING**

Samfundsøkonomi, nutidsværdi, 5% diskontering

##### **Negative effekter**

Anlægsinvesteringer	11,5 mia kr	
Andre effekter	9,2 mia kr	
I alt	20,7 mia kr	

##### **Positive effekter**

Tidsgevinster	9,1 mia kr	52%
Andre effekter	8,3 mia kr	48%
I alt	17,4 mia kr	100%

---

Samfundsøkonomisk resultat - 3,3 mia kr

Tiden værdsættes til 52% af benefits i projektet; resten er i store træk billetindtægter. De kan repræsentere de kvalitative fordele, som ved projektet i form af bl.a. større frekvens, bedre regularitet, større udbud af siddepladser, samt (vel igen) de evt

benefits trafikanterne oplever og er villige til at betale for i form af bedre rejsetid.

Eksternaliteter for nær- , regionalt - og globalt miljø tillægges forsvindende lille betydning. Hvor er værdsættningen af samfundets interesse i overflytning af biltrafik til kollektiv trafik for at hindre tilstopning af byrummene med biltrafik? Hvor er værdien af det byliv, som kan blomstre, hvis der gives plads og bykvalitet til det?

**NEDLÆGGELSE AF CYKELSTIER OG SIDEPARKERING,  
Vesterbrogade i København, samfundsøkonomi**

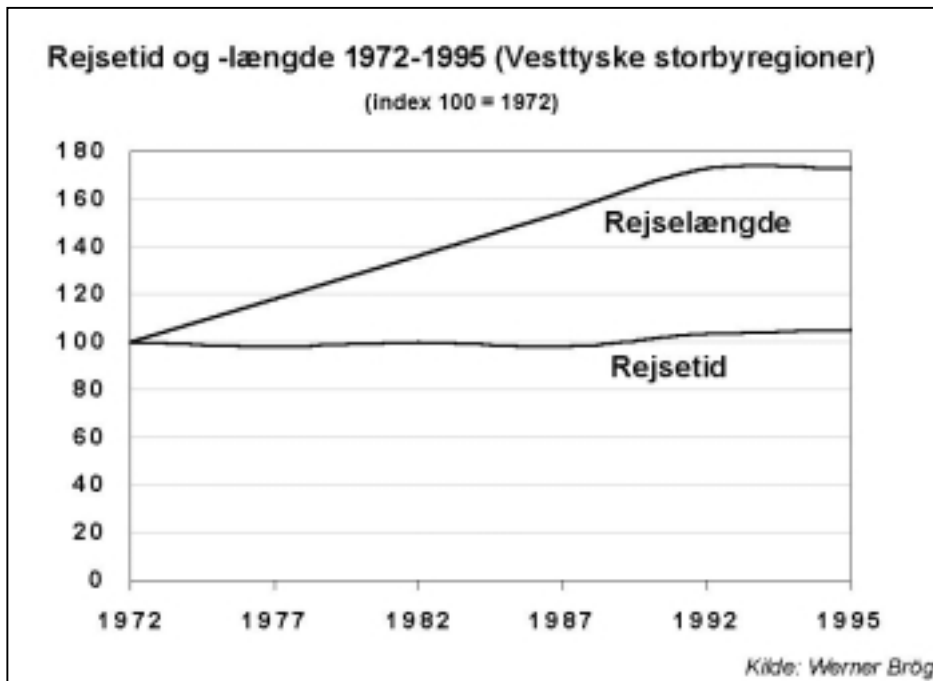
Værdi af sparet rejsetid (bil)	+ 1,8 mio kr/år
<u>Værdi af tidstab for cyklister</u>	<u>- 0,8 mio kr/år</u>
Nettofordele	+ 1,0 mio kr/år
Investeringsbehov incl. moms	- 5,4 mio kr
Nutidsværdi	+ 23 mio kr
Intern rente	21 %

I det netop færdiggjorte "Basisnetprojekt" for Hovedstadsområdet fremlægges dokumentation for væsentlige huller i den tilbudte kollektive trafik. Der formuleres 3 alternative løsningsforslag, som alle alternativer kommer ud med negative nutidsværdier.

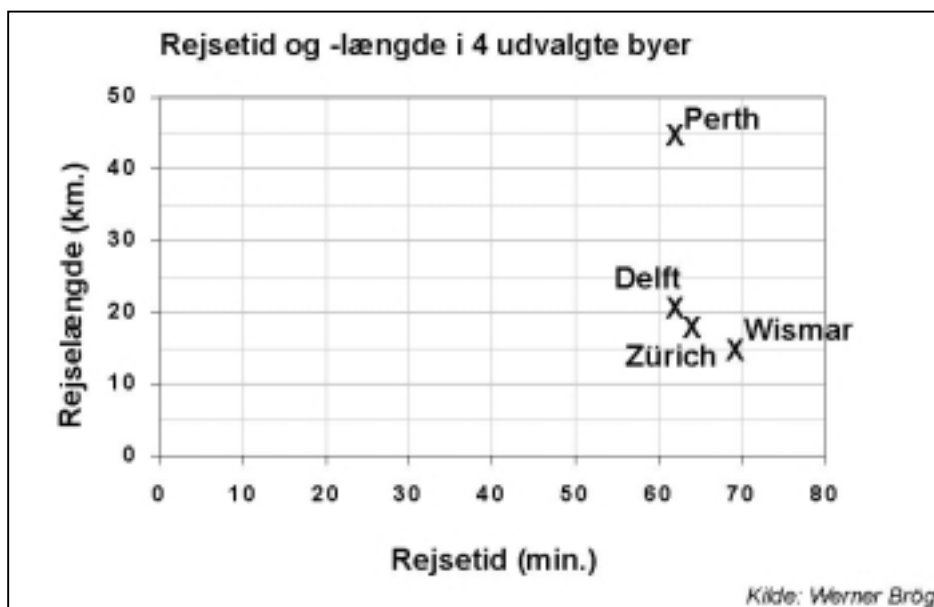
Det er videre belyst, at en anvendelse af "den danske model for samfundsøkonomiske beregninger af trafikprojekter" på selv de bedst fungerende og værdsatte, højklassede transportløsninger i udenlandske storbyer (franske, tyske, sveiziske, østrigske) kommer ud med negative resultater. Den danske model ville tværtimod prioritere mere biltrafik i disse byer også.

En meget stor del af de trafikprojekter, som man gennemfører i storbyerne (gågader, cykelstinet, samlet plads ved Rådhuspladsen i København, den overvejede trafiksaneringsplan med omkring halvering af biltrafikken i Københavns Indre By osv) er "samfundsøkonomisk ufornuftige", fordi de kvaliteter, som man værdsætter og ønsker at fremme, ikke indgår, og "tid" dermed kommer til at vælte regnestykket.

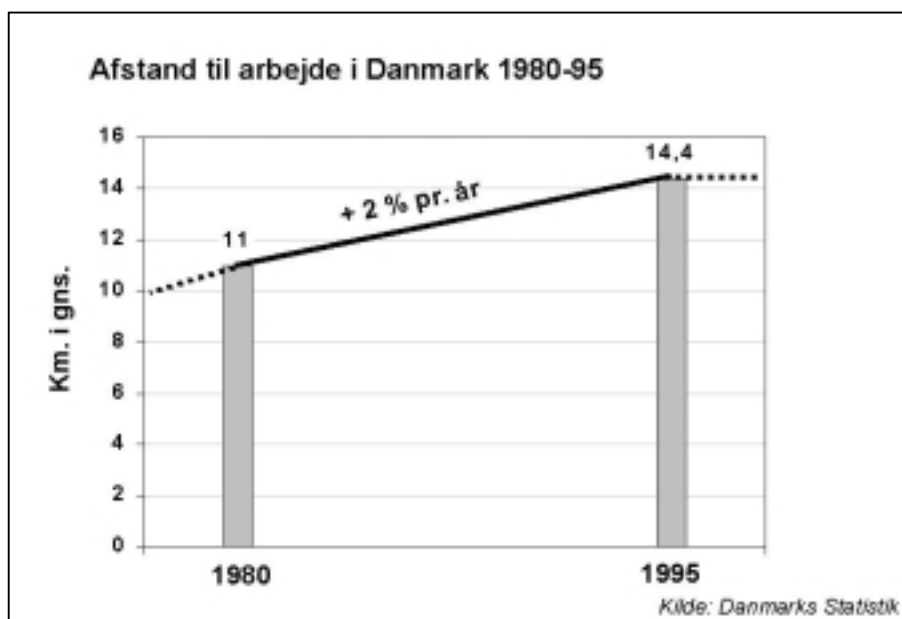
**d. Får vi mere tid?**



Den tyske trafiksociolog Werner Brög har undersøgt trafikantadfærd i storbyer. Hans konklusion: i storbyregioner i den vestlige verden anvender borgerne i gennemsnit 1 time pr dag til transport, men rejser længere og længere. Det gælder i store træk alle storbyer og i historisk lys er tallet konstant. Antal aktiviteter pr indbygger pr døgn er ligeledes konstant.



Danske undersøgelser peger på det samme. Her gives alene et eksempel på udvikling i rejseafstand.



En international og historisk konklusion synes at kunne være, at den stadigt øgede mobilitet og mulighed for kortere rejsetid næsten 100% omsættes i længere rejser på den samme tid og til det samme antal aktiviteter.

Der er ingen tvivl om, at borgerne værdsætter tidsbesparelser selv om de i historisk lys ikke får dem. Vi vil gerne have mere tid til børnene, haven, konen, huset, kultur, sport, at ligge på ryggen og kigge op i skyerne, besøge bedste, ordne ferieplaner, at kunne køre til bedre boliger eller arbejdspladser længere væk, indkøb .....

For den almindelige gennemsnits-stressede dansker har den marginale tidsanvendelse stor betydning. Men de aktiviteter, som der ønskes skaffet tid til, muliggøres åbenbart ikke ved højere hastigheder og lokalt sparet tid.

#### **e. Konklusion:**

##### **Har "tid" værdien 0 i samfundsøkonomien?**

Der synes i Danmark på transportområdet at råde divergens mellem opstillede mål, anvendte evalueringsmetoder og trufne beslutninger. I de overordnede mål for samfundet indgår ønsket om at begrænse det samlede transportarbejde.

Da nu

- masser af faktisk gennemførte projekter ikke lever op til de samfundsøkonomiske kriterier
- vi i historisk lys bliver ved med at rejse lige længe pr indbygger pr dag,

kan man stille sig det spørgsmål om:

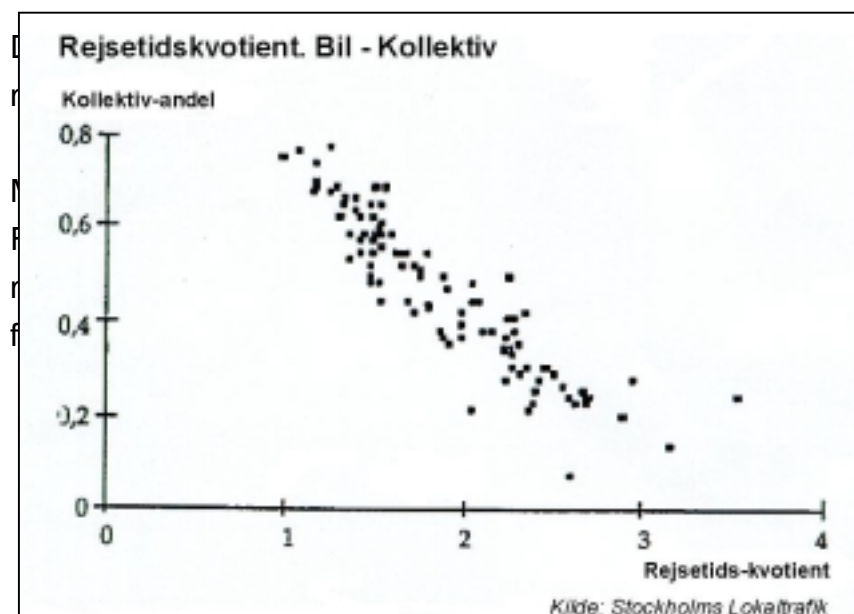
- vi skal videre udvikle metoderne / værdisætte anderledes for at løse de nævnte paradoksproblemer, og i givet fald hvordan?
- eller vi skal opgive ambitionen om, at trafikprojekter skal have en samfundsøkonomisk nytte målt i % pr år, og (som i mange andre lande) i stedet holde os til en vurdering af, om de politiske mål hæmmes eller fremmes,
- eller vi skal finde på noget helt nyt?

Nej, tiden har en værdi. Den kan til dels repræsentere den bedre mobilitet (større arbejdsmarked, centralisering af detailhandel, som efterspørges, men som også ønskes tilvejebragt uden øget transportarbejde og miljøbelastning.

Men tiden bør i de samfundsøkonomiske vurdering i hvert fald ikke være så dominerende som tilfældet er i dag, og fordi andre forhold er nok så væsentlige, fordi tidsbesparelser ikke holder på sigt, idet konsekvensen af forsøg på at opnå generelle tidsbesparelser over en årrække omsættes i mere transportarbejde, som er samfundsmæssigt uønsket!

Indvundet tid anvendes i praksis, set i gennemsnit og i historisk lys til at foretage det samme antal ture til principielt de samme mål og på den samme tid, men over længere afstand og med højere hastighed. Der bliver ikke mere tid til "produktion", børnene, sport osv. Vi opnår ikke det vi håber og tror med rejsetidsbesparelser.

Man kunne til nøds også værdisætte den psykologisk betingede større nydelse ved at kunne bevæge sig med højere fart til de samme mål længere væk. Psykologer hævder, at fart er sex'et. Men det fører vist for vidt.



ekvalitet, miljø, bymiljø

kellige transportmidler.  
 em den kollektive trafiks  
 ivt henholdsvis i bil for

I Danmark viser trafikmodellernes forudsætningsberegninger om trafikanternes modal split-valg en meget stor vægtning af tidselementet. Så f.eks. for den kollektive trafik er høj hastighed og kort rejsetid dør-til-dør vigtigt. Det er mere tvivlsomt, hvor meget samfundsmæssig værdi det skaber.