

Johan Nielsen

Vil cost-benefit analyserne lede til trafikinvesteringer, der sikrer en bæredygtig mobilitet?

Johan Nielsen, Transportøkonom

Artiklen vil diskutere de cost-benefit metoder, der anvendes på transportområdet. Artiklen vil analysere de anvendte cost-benefit metoder og vurdere mangler og usikkerheder i analyserne. Det vil blive diskuteret, om usikkerhederne medfører, at resultaterne ikke er retvisende og derfor medfører risiko for forkerte beslutninger. Desuden vurderes desuden, om analyserne sikrer samfundet en velfungerende mobilitet, der opfylder klima- og bæredygtighedsmålene.

På det tidspunkt, et trafikprojekt diskuteres og der gennemføres en cost-benefit analyse, vil der være en række forhold, som vil præge den trafikale fremtid, men som der ikke er truffet en politisk beslutning om eller teknologiske udviklinger, som ikke er indtruffet endnu. Som eksempler kan bl.a. nævnes: - førerløse biler, busser og tog, som vil ændre transportefterspørgslen og -omkostningerne, - målsætninger for reduktion ændringer af den globale opvarmning, som skal udmøntes i konkrete indsatser med effekter for omkostninger og afgifter, - miljøzoner og kørselsafgifter, som vil ændre transportomkostningerne i givne geografiske områder, - demografiske vilkår og indvandring, der vil påvirke lokalisering og trafikmønstre. Det er naturligvis vanskeligt at forudsige, hvordan ændringerne vil påvirke det trafikale fremtidsbillede, men det betyder ikke at det ikke vil blive påvirket, og dermed også påvirke resultaterne af cost-benefit analyserne. Artiklen vil diskutere mulighederne for at tage højde herfor ved alternative basisscenarier og konsekvenser af at undlade at tage hensyn hertil.

Der er en række effekter af trafikinvesteringerne, som slet ikke opgøres og medtages i analyserne, bl.a. attraktivt bymiljø, barriereeffekter af veje, friluftsliv og natur, landskabelige og visuelle effekter samt tryk ved at færdes i trafikken. Regnes disse effekter ikke med, behandles de som betydningsløse. Det betyder, at en transportpolitik, der samtidig med fremkommelighed fx lægger vægt på, at byerne er behagelige at leve i ved at mindske biltrafikken i byerne (liveable cities), ikke kan vurderes med de gængse cost-benefit analyser.

Desuden diskuteres, om det er muligt i analyserne at betragte det enkelte mindre vejanlæg isoleret, når mange års systematiske vejudbygninger og planer om udbygninger udgør et hele, der danner grundlag for et samfund med spredt bebyggelse, der forudsætter anvendelse af bil. Til illustration kan nævnes regeringens investeringsplan med en lang række vejprojekter. Der bør i stedet foretages en samlet trafikale og miljømæssig vurdering af hele det fremtidige trafiksystem, som vejinvesteringen er en del af.

Cost-benefit analyser forudsætter som bekendt, at alle udgifter og indtægter samt effekter af projektet kvantificeres og værdisættes, samt diskonteres.

Værdisætningen af en række ikke-markedsprissatte effekter som tid, klimapåvirkning, liv mv. er meget usikre, samtidig med at især værdisætningen af tidsbesparelser i praksis er meget afgørende for, om trafikprojektet er rentabelt. Endvidere er prisen på CO₂ emissioner sat meget lavt ift. reduktionsmålet og til skadevirkningen.

Desuden diskonteres irreversible skader, hvilket betyder, at værdien af fremtidige skader, bl.a. CO₂ emissioner, kun tæller lidt. Det betyder - samtidig med at værdien af CO₂ er sat meget lavt - at projekternes

klimapåvirkning vægtes meget lavt, hvilket ikke forekommer hensigtsmæssigt på et tidspunkt, hvor den globale opvarmning bliver stadig vigtigere politisk.

Det vil blive illustreret, at ændring af værdisætning og diskontering vil ændre rentabiliteten af det enkelte trafikprojekt og deres rangordning kraftigt. Der er derfor behov for, at beslutningsgrundlaget gøres mere fyldestgørende. Som minimum kan gennemføres følsomhedsberegninger, hvor alternative beregningsforudsætninger vurderes.

Det vil i artiklen blive diskuteret, om der er behov for andre metoder til at vurdere relevansen af trafikprojekter, bl.a. med udgangspunkt i Danmarks internationale klimaforpligtelserne og andre mål på transportområdet.