

Workshop: Nedprioriterer samfundsøkonomiske analyser kollektiv trafik?

Mødeleder Jonas Herbys, Incentive Partners

Referat ved studentermedhjælper Katrine Meltofte, AAA

Der indledes med 3 oplæg fra talerne; Niels Buus Kristensen (NBK), Uffe Paludan (UP) samt Anne Baastrup (AB). Fra NBK lyder nogle af pointerne, at anlæg af nye vejprojekter i udkantsområderne ikke altid medfører stor lokal vækst, idet det også bliver nemmere for beboerne i området at komme væk derfra. Endvidere at det oftest er forbedringer af komfort og tidsforbrug for de eksisterende brugere af kollektiv transport, der gør investeringer heri rentable – ikke det overflytningspotentiale man så ofte fra politisk side mener, der er. UP foreslår, at der indføres, hvad han betegner som ”dynamisk visionsplanlægning”; her bør det ikke være den tekniske indgangsvinkel, der skal levere løsningerne, men fokus skal snarere holdes på fremtidig samfundsudvikling og menneskelig adfærd. Infrastrukturen bør da betragtes som rammerne indenfor hvilke, denne adfærd foretages. Cost/benefitanalyser kritiseres for at have underliggende politiske holdninger, idet værdisættelse altid vil være relativ. Som eksempel på hvorledes beslutningsgrundlaget har været fejlagtigt næves Øresundsbroen. Her giver UP udtryk for, at broforbindelsen ikke var vurderet som en forbindelse, der ville skabe en ny region med integration mellem de to lande. Som følge deraf mener han, at den valgte løsning blev dårligere, idet den ikke er lavet optimalt i forhold til den samfundsmæssige udvikling, der siden hen er sket netop som følge af broen.

AB pointerer, at teknikerne skal være bedre til at stille de dumme spørgsmål; således hjælpes politikerne til at være bedre orienterede og har dermed bedre argumenter i den politiske debat. Hun efterlyser derfor en samfundsøkonomisk analyse, der kan give svar på politikernes spørgsmål – ellers er den ikke anvendelig. Efter debat i salen giver flere udtryk for, at man kunne forestille sig at supplere de samfundsøkonomiske analyser med et mere beskrivende, oplysende grundlag, hvor virkningerne på eksempelvis beskæftigelsen og påvirkningerne på bymiljøet beskrives. Som eksempel herpå næves den nordjyske motorvejs påvirkning på Sæby.

Der følger en kort debat om, hvorvidt muligheden for at kombinere arbejdstid med transporttid i den kollektive transport medregnes korrekt i analyserne. AB efterspørger muligheden for at kunne benytte disse tal som et mere håndgribeligt argumentationspunkt i stedet for nu, hvor hun opfatter det som en blødere værdi. NBK pointerer, at der allerede er lavet studier af denne værdi bygget på europæiske undersøgelser. UP mener, at dette er endnu en af de subjektive værdier, der besværliggør samfundsøkonomiske analyser.

Det diskuteres, hvorvidt den samfundsøkonomiske analyse kan bruges som ”løsning”. Det pointeres, at politikerne også har public service forpligtigelser, der skal tages hensyn til i beslutningerne. Derfor efterspørges større ydmyghed fra samfundsøkonomeerne, således at det ikke antages, at den økonomisk mest rentable løsning per definition vil være den mest korrekte. AB henstiller dog til at bedre information fra teknikere til politikere om hvilke effekter og konsekvenser, som en given beslutning vil medføre, vil give større åbenhed og mulighed for at navigere i de politiske beslutningsprocesser.

Der gøres opmærksom på, at der er stor forskel på, hvorledes de enkelte EU-lande værdisætter CO2 i cost/benefitanalyserne, og analyserne kritiseres derfor for ikke at være eksakt videnskab. NBK forklarer, at der er forskel på værdisættelsen, fordi der er forskellige nationale forskelle, der gør sig gældende.

Endvidere pointerer han, at CO2 er irrelevant i forhold til eksempelvis reduktion i kørselstid pga. den større betalingsvillighed. Den beregningsmæssige løsning vil være at medregne usikkerheder på eksempelvis CO2. Således gøres opmærksom på, at det netop ikke er en eksakt værdi, og at det er afhængig af hvilken overbevisning man har, når værdien af en given parameter ligger til grund for et beregningsresultat.

Til sidst en diskussion af om der er parametre, som bevidst ikke medregnes i samfundsøkonomiske analyser. Her nævner NBK, at man ikke medregner indkomstforskelle, idet der vil være større betalingsvillighed i rigere områder; dette er ikke politisk ønskværdigt at medregne. Endvidere også de tidsbesparelser der følger, hvis hastighedsgrænserne overskrides. AB gør opmærksom på, at hun som politiker ofte ikke er vidende om hvilke parametre, der medtages eller udelades.