



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

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

**NOAH**  
Friends of the Earth Denmark

Miljøbevægelsen NOAH  
Nørrebrogade 39  
2200 København N  
Tlf. 35361212  
noah@noah.dk • [www.noah.dk](http://www.noah.dk)

København den 26. februar 2019

## Transport-, Bygnings- og Boligudvalget

Kopi til Danske Regioner og Kommunernes Landsforening

Vi retter denne henvendelse med ønsket om at få rettet op på en ressourceforvridende og miljøbelastende skævhed i trafikplanlægningen. Den skyldes bl.a. at de kollektive trafikanters tidstab sjældent indgår i trafikplanlægningen. Det er sådan, at kollektive trafikanters tid i praksis normalt vurderes til 0 kr. i timen, mens bilisters tid i trafikplanlægningen prissættes til mellem 90 og 577 kr. i timen.

Hvis man kigger på de officielle Transportøkonomiske enhedspriser i tabellen ser det fint ud. Her er tidsforbruget for kollektive trafikanter vurderet højt.

Disse takster afspejler, at kollektive trafikanter er meget tidsmæssigt sårbare, fordi de ofte har et kompliceret rejseforløb med bl.a. ventetid, skjult ventetid, skiftetid m.m. Som bilist kan man bare køre afsted på ethvert tidspunkt uden ventetid og skiftetid.

<i>Tidsværdier for persontrafik, persontimer for</i>	2018		2018 priser	
kr. per persontime	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
<b>Kollektive rejsende</b>				
Rejsetid	90	385	90	113
Forsinkelsestid	271	1.154	271	338
Ventetid	181	769	181	225
Skjult ventetid	72	308	72	90
Skiftetid	136	577	136	169
Skiftestraf (kr pr skift)	9	38	9	11
<b>Bilister</b>				
Køretid	90	385	90	123
Forsinkelsestid	136	577	136	184
<b>Cyklister</b>				
Køretid	90	385	90	97
Forsinkelsestid	136	577	136	145

Kilde. Transportøkonomiske enhedspriser. <https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

**Problemer er bare, at taksterne sjældent bruges i den kollektive trafik – bortset fra ved store baneinvesteringer.** Nedskæring af den kollektive trafik sker for at spare penge - uanset konsekvenserne for passagererne.

## **Aktuelle eksempler.**

Region Sjælland og Region Midtjylland har på grund af for få ressourcer f.eks. besluttet at reducere bustrafikken kraftigt.

### **Nedskæringer i Region Midtjylland**

#### **Region Midtjylland får markant færre busser: Familien Feldborg overvejer bil nummer tre.**

De blå busser i Region Midtjylland bliver beskåret fra 130.000 timer på vejene til kun 45.000.

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/oestjylland/region-midtjylland-faar-markant-faerre-busser-familien-feldborg>

### **Nedskæringer i Region Sjælland**

#### **Besparelser på 14 busruter i Region Sjælland**

Pressemeddelelse fra Region Sjælland. 3. december 2018.

*”Borgerne i Region Sjælland kommer til at vente længere på bussen i det nye år. Det står fast efter mandagens møde i Regionsrådet, hvor politikerne vedtog besparelser for 16,7 millioner kroner på den kollektive trafik. I alt rammer besparelserne 14 busruter, som drives af Region Sjælland.”*

*”Besparelserne betyder, at nogle busruter lukkes, mens andre afkortes eller får færre afgangse.”*

*”Vi er blevet pålagt besparelserne udefra. Stod det til mig, blev der ikke sparet en eneste krone på busser og tog i Region Sjælland. Jeg er både på borgernes og regionens vegne skuffet over, at Christiansborg rammer vores kollektive trafik. Det er ikke sådan, man skaber et Danmark i balance, siger Peter Jacobsen.”*

Kilde: <https://www.regionsjaelland.dk/nyheder/pressemeddelelser/Sider/Besparelser-p%C3%A5-14-busruter-i-Region-Sj%C3%A6lland.aspx>

Vi har i forbindelse med nedskæringerne spurgt Region Sjælland om, hvilke beregninger, der er foretaget vedrørende konsekvenserne for passagererne. Hvor stort er det tidstab, som passagererne må forventes at blive udsat for? Hvad er dette tidstab omregnet til kroner efter de samfundsøkonomiske enhedspriser for ventetid, skjult ventetid, skiftetid og længere køretid m.m.? Som det fremgår af nedenstående, er der ikke foretaget samfundsøkonomiske beregninger vedrørende konsekvenserne for passagererne.

Her er svaret fra Region Sjælland:

*”Beregninger i forhold til samfundsøkonomi mv.*

*Du spørger til hvilke beregninger der er foretaget i forhold til passagerernes tidstab og dette omregnet til samfundsøkonomi, samt til forventet tab af billetindtægter.*

*Der er ikke foretaget samfundsøkonomiske beregninger i forhold til besparelserne. Forventet tab på billetindtægter er ikke opgjort særskilt, men der er for hver af de foreslåede besparelser estimeret et forventet passagertab baseret på nøgletalsberegninger og passagertællinger. Den direkte økonomiske effekt heraf er medtaget i estimatet af besparelsen.”*

#### **Finansiering af den kollektive trafik i Regionerne**

Regionerne modtager et årligt beløb fra staten til kollektiv transport – til bustrafik og lidt lokalbanetrafik. Det er som udgangspunkt ikke et beløb, der giver mulighed for serviceforbedringer. Hvis man vil udvide bustrafikken ét sted i en region må man skære ned på servicen et andet sted.

På vejsiden betyder en ny vej ikke, at en anden nedlægges et andet sted. Det ville være utænkeligt, men det er dagligdag for buspassagerer når servicen tilrettelægges ud fra et meget skrabet budget og uden hensyntagen til passagerernes tid. Regionerne og passagererne i regionernes kollektive trafik holdes derfor i et jerngreb af Regeringen.

Før strukturreformen blev den kollektive trafik rundt omkring i landet styret af amterne, som havde adgang til skatteudskrivelse. Efter nedlæggelsen af amterne og oprettelsen af de 5 Regioner ophørte muligheden for at opkræve skatter til finansiering af bl.a. den kollektive trafik. De i forvejen normalt økonomisk trængte kommuner kan dog – hvis de har penge - tilkøbe mere kollektiv transport.

Regioner kan forhøje billetpriserne i et vist omfang, men prisstigningerne presser samtidig passagererne væk. Regeringen og DF har gjort det meget billigere at købe og bruge bil. Derfor presses mange over i bilerne, som så medfører mere bilpres på vejene, større forsinkelser af busserne og dårligere økonomi for bustrafikken. Det er en ond cirkel, som er sat i gang for fuld styrke. Derfor tvinges regionerne til at reducere bustrafikken. Det betyder yderligere passagerfrafald og ringere service.

Ved kun at tildele Regionerne et alt for lille beløb til den kollektive trafik holder Regeringen og DF den kollektive trafik i landets regioner i et økonomisk jerngreb og lader derved hånt om de kollektive trafikanters transportmulighed, tidsforbrug og serviceniveau.

Det er udtryk for en forskelsbehandling, som er helt i modstrid med alle målsætninger om miljøforbedringer, fornuftig brug af arealer og andre ressourcer, energibesparelser, begrænsning af CO<sub>2</sub>-udledningen og ligebehandling af borgerne.

### **”En grøn transportpolitik” vedtaget af Folketinget den 29. januar 2009**

De tre afgørende punkter i aftalen lyder som følger:

- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

Denne aftale, som skulle fastlægge fremtidens transportpolitik, er desværre næsten fuldstændig underløbet af Regeringen og Dansk Folkeparti.

### **Vejplanlægning – en helt anden verden, hvor brugernes tid tages gravalvorligt**

På vejsiden holdes de 3.800 kilometer statsveje i topkvalitet med tårnhøjt serviceniveau, men alligevel bruges samfundsøkonomiske beregninger konsekvent til at presse nye veje og vejudvidelser igennem. Vi har formentlig i forvejen verdens mest udbyggede vejssystem.

**Ved vejplanlægning tager man udgangspunkt i, at man som bilist på ethvert tidspunkt kan køre med højest tilladte hastighed på alle veje.**

Bilisters tid prissættes konsekvent til mellem 90 og 577 kr. i timen jfr. skemaet ovenfor.

Denne prissættelse sammen med en kraftig fremskrivning af biltrafikkens størrelse betyder, at vort fremragende vejssystem til stadighed udbygges, mens den kollektive trafik igen og igen beskæres og fordyres over hele landet.

Bilisttid prissættes højt i samfundsøkonomiske analyser, selvom de fleste biler kører rundt med en gennemsnitsbelægning i myldretiden på 1,05 person pr. bil. Bilisttid styrer stort set trafikinvesteringerne.

**Kommuners ønsker om lavere hastigheder på motorveje nær beboelse afvises under henvisning til at bilister derved skal bruge lidt ekstra tid. De få ekstra minutters køretid omregnes efter taksterne for "forsinkelsestid" og lavere hastighed afvises, som værende for "dyr" Det vejer tungere end borgernes mulighed for tålelige forhold i deres boliger, udenfor disse og mulighed for nogenlunde nattesøvn.**

**Ethvert ekstra minut**, som man bruger sammenlignet med den optimale situation, anses som "forsinkelsestid" efter taksterne. Den allerstørste post – ofte op til 80 % - i de samfundsøkonomiske regnestykker er tidsgevinst omregnet i kr. og især "forsinkelsestid" tæller tungt. Og det er vel at mærke også postuleret tabt tid - langt ude i fremtiden og for næsten tomme biler. I bilag 1 er gengivet et typisk regnestykke, hvor "tidsgevinsten" prissættes højt.

Ved et møde med medlemmer af Trængselskommissionen hos OECD/ECTM i Paris afviste organisationen at bruge denne målestok til at måle trængsel. Det var økonomisk, arealmæssigt og miljømæssigt uforsvarligt.

*Free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes. Such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds – an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities*



Source: ECMT, 2007.

Urban roads are not built to deliver free-flow speeds 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Congestion management policies should not seek to do so either.

Kilde: Side 12 i denne OECD/ECMT rapport

[https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789282101506-sum-en.pdf?](https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789282101506-sum-en.pdf?expires=1551166250&id=id&acname=guest&checksum=4F4A1169764C02BBD1603EE30A5AB218)

[expires=1551166250&id=id&acname=guest&checksum=4F4A1169764C02BBD1603EE30A5AB218](https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789282101506-sum-en.pdf?expires=1551166250&id=id&acname=guest&checksum=4F4A1169764C02BBD1603EE30A5AB218)

Mens biltrafikkens forsinkelse, som nævnt, udregnes ved at sammenligne med en optimal situation som eneste bil på vejen, beregnes forsinkelse for busser kun som den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid, som er afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler.

De bilister der sinker bussen er altså forsinkede, men ikke passagererne i bussen.

Det lyder urimeligt, men er den måde hvor forskellige trafikantgrupper behandles helt forskelligt. Se dokumentation fra DTU i bilag 3.

Derved diskrimineres buspassagererne voldsomt, idet de må afgive tid til fordel for bilister, som tilmed fylder langt mere på vejene pr. person. I Wien regner man med 28 gange så meget. Den forsinkelse som en buspassager udsættes for, kan derfor let resultere i at man ikke når en bus eller et tog, som går sjældent. For bilister er hele turen normalt ud i et med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser end buspassagerer. Bilister kommer i øvrigt generelt langt hurtigere frem end kollektive trafikanter.

Det er bemærkelsesværdigt, at man på dette samfundsområde både beregner forsinkelser ud fra et tårnhøjt serviceniveau og laver fremskrivninger af vejtrafikkens omfang ud fra en forestilling om ubegrænset kapacitet i vejsystemet. Se bilag 2 og denne artikel:

<https://www.ft.dk/samling/20181/almde/TRU/bilag/101/1979945.pdf>

Den måde der planlægges på betyder, at afstanden mellem bilisternes og de kollektive trafikanters serviceniveau forøges til stadighed.

Det er hensynsløst overfor de 40 % danske familier, der ifølge Vejdirektoratet, ikke har bil. Også i familier med bil har mange ofte behov for den kollektive trafik. Dertil kommer de økonomiske, miljømæssige og klimamæssige konsekvenser.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik,  
Kjeld A. Larsen

NOAH-Trafik  
Ivan Lund Pedersen

## Bilag 1.

### Nettonutidsværdi, år 2016 i prisniveau 2016

mio. DKK	Korridor A
<b>Anlægsomkostninger:</b>	<b>-11.122</b>
Anlægsomkostninger	-13.302
Restværdi	2.180
<b>Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:</b>	<b>-1.626</b>
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-1.088
Indtægter fra brugerbetaling, vej	-538
<b>Brugereffekter:</b>	<b>27.462</b>
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	29.471
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	-2.330
<b>Brugerbetaling, vej:</b>	<b>321</b>
<b>Øvrige konsekvenser:</b>	<b>10.645</b>
Afgiftskonsekvenser	8.535
Arbejdsudbudsforvridning	-1.279
Arbejdsudbudsgevinst	3.389
<b>I alt nettonutidsværdi (NNV)</b>	<b>25.359</b>
<b>Intern rente</b>	<b>9,0%</b>
<b>Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*</b>	<b>6,0</b>

Illustration: Vejdirektoratet

## Bilag 2

På vejsiden beregner man "behovet" for vejudvidelser ud fra, at der til enhver tid – her i eksemplet til 2030 - er ubegrænset kapacitet på en ny vej på alle tidspunkter. Tilmed med 4 tomme siddepladser i hver bil i spidsbelastningstiden. Derfor bliver fremskrivningerne pustet kraftigt i vejret.

***"Det skal bemærkes, at der i fremskrivningerne ikke er taget højde for, at kritisk trængsel på en strækning vil bevirke, at trafikanterne begynder at finde alternative ruter, eller helt undlader at foretage turen. Fremskrivningerne til 2030 forudsætter således fri kapacitet."***

**Kilde:**

[http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/486/Ring4\\_Kapacitetsforbedringer.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/486/Ring4_Kapacitetsforbedringer.pdf)

Vi har ikke kendskab til andre samfundsområder med fremskrivninger baseret på ubegrænset serviceniveau styrer ressourceforbruget. Det gælder som bekendt f.eks. hverken for skoler, universiteter og andre læresteder, den kollektive trafik, hospitaler og hjemmehjælp. Tænk hvis hospitalssystemet krævede nye hospitaler selvom der kun var "myldretid" omkring 1-2 timer i døgnet og kun en fjerdedel af sengekapaciteten i denne myldretid blev brugt.

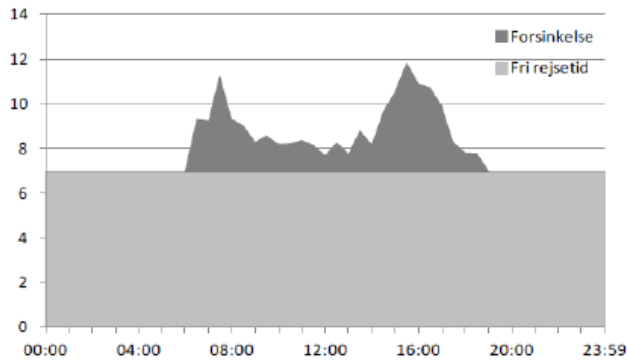
## Bilag 3

Her et eksempel med biler på byveje, hvor al forsinkelse i forhold til at være den eneste bil på vejen opgøres som forsinkelsestid.:

### Opgørelse af trængsel

Til vurdering af infrastrukturprojekter og andre initiativer på transportområdet er rejsetidsbesparelser ofte den største gevinst ved projekterne. Rejsetidsbesparelserne opdeles ofte i sparet rejsetid ved fri rejsetid og ved forsinkelse, og som eksemplerne i de to nedenstående figurer viser, er praksis for hvad der regnes som forsinkelse forskellig for bil og bus.

**Figur 3 Rejsetider (i min.) med bil mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**

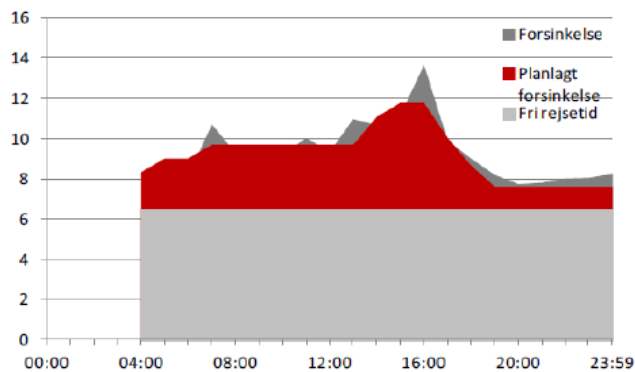


Kilde: Rejsetidsmålinger fra Vejdirektoratet

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Buspassagerer er kun forsinkede, hvis man overskrider køreplanen, som er afstemt efter bilpresset på vejene. En såkaldt ”planlagt forsinkelse” – som altså ikke regnes som forsinkelse.

**Figur 4 Rejsetider (i min.) med linie 21 mellem Grøndal Centret og Peter Bangs Vej**



Kilde: Rejsetidsmålinger fra Movia for perioden 1. oktober – 31. december 2010

Samlet viser eksemplet, at der er væsentlige forskelle på, hvordan forsinkelserne opgøres for transportformerne. Diskussionen af forudsete og uforudsete forsinkelser afspejles i værdisætningen nedenfor og kan inddrages mere direkte i opgørelsen af trængsel. I forhold til den acceptable trængsel er det værd at bemærke, at selvom en forsinkelse er forudset, så siger det ikke noget om, hvorvidt den er acceptabel eller ikke. En opgørelse, der alene tager udgangspunkt i forudsete og uforudsete forsinkelser, vil implicit tage udgangspunkt i dagens trængselsniveau.

Kilde: Professor Otto Anker Nielsen, DTU.