

VESTSKOV VS. MOTORVEJ

Her bringes først Politikens artikel fra d. 22./12. om cost-benefit analyse af Vestskov vs. motorvej, og dernæst Kåre Fogs utrykte indlæg imod analysen.

Artikel bragt i Politiken 22. december 2004, 2. sektion, side 5

Er det værd at forsinke en motorvej for at redde lidt skov?

En alternativ linjeføring af Frederikssundsmotorvejen vil gøre et mindre indhug i Vestskoven end det oprindelige forslag. Spørgsmålet er, om det kan betale sig, hvis man sammenligner skovens rekreative værdi med prisen for en udsættelse af projektet i to år.

Af Mads Lyngby Petersen

Vestskoven ved København slipper måske for en sekssporet motorvej. Det kunne man for nogen tid siden læse i blandt andet Politiken. Diskussionen handler om Frederikssundsmotorvejen, hvor et nyt forslag har fundet vej til Vejdirektoratets skrivebord.

Med det nye forslag bliver 13 hektar af Vestskoven inddraget til motorvej mod 26 hektar i det oprindelige forslag. 13 hektar svarer til 1 procent af skoven. Politisk er der tilsyneladende flertal for at tage mest muligt hensyn til naturen.

Vestskoven er et vigtigt naturområde. Skoven rummer almindelige dyrearter som rådyr, ræv og hare, mens antallet af fuglearter er relativt lille. Hvert år besøger 70.000 mennesker i gennemsnit skoven 10 gange. Der er ingen tvivl om, at Vestskoven har en høj rekreativ værdi.

Men det har også omkostninger at tage hensyn til naturen. I tilfældet med Vestskoven er der f.eks. omkostningen ved at lave nye beregninger, som vil forsinke projektet i op til to år. Bilisterne på Frederikssundsvejen risikerer altså at skulle trækkes med de daglige kødannelser i yderligere to år, hvis Vejdirektoratet skal lave sine planer om.

Politiske beslutninger bør så vidt muligt underbygges af dokumentation. Det gælder også på miljøområdet, og det behøver ikke at være til ulempe for miljøet. Sammenhængen mellem menneskers fremfærd og det omgivende miljø er kompleks. Men det bør ikke afholde os fra at tage højde for miljøeffekter af f.eks. motorveje på så kvalificeret en måde som muligt. Den seneste udvikling i det politiske spil om Frederikssundsmotorvejen viser, at beskyttelsen af naturen vejer tungt. Men hvor tungt bør den veje?

Miljøøkonomiske analyser som for eksempel cost-benefit-analyser kan give politikerne et bedre grundlag for at svare på den type spørgsmål. Vejdirektoratet har sat kroner og øre på både anlægsomkostninger, støj, sparet rejsetid og en lang række andre effekter for motorvejen til Frederikssund. Når motorvejen åbner, vil den ifølge Vejdirektoratet give samfundet en årlig gevinst på mellem 200 og 240 millioner kroner.

Men effekten på naturen er ikke med i regnestykket. Vejdirektoratet følger anbefalingen fra Trafikministeriet, der anser det for problematisk at sætte priser på naturen. Hermed bliver det umuligt at opveje fordele og ulemper på en konsistent måde. Nu står politikerne med valget mellem 13 hektar skov og den ulempe, at projektet risikerer at blive forsinket i op til to år.

Værdisætning af naturen er vigtig for at opnå et bedre beslutningsgrundlag. De politiske beslutninger bør afspejle befolkningens ønsker. Undersøgelser viser typisk, at danskerne lægger stor vægt på naturen. Alligevel opfatter nogle det som kontroversielt at sætte kroner og øre på naturen. Det hænger naturligvis sammen med, at det ikke er så ligetil. Der vil altid være en vis usikkerhed forbundet med metoderne.

Det er nu engang vanskeligere at sætte pris på gåture i skoven end på asfalt og maskiner. Men det er vigtigt at gøre sig klart, at vi foretager prioriteringen i alle tilfælde. Hvis politikerne vælger at skåne de 13 hektar Vestskov, så har de reelt sagt, at de 13 hektar skov er mere værd end to års kødannelser på vejene. Holder den?

Prioriteringen ville blive mere gennemskuelig og kvalificeret, hvis Vestskoven kunne indgå med en pris på linje med andre effekter. Det kan lade sig gøre. I en anden sammenhæng har lektor Alex Dubgaard fra Landbohøjskolen undersøgt den rekreative værdi af Vestskoven. Det skete ved at spørge skovens besøgende om, hvor meget de var villige til at betale for et årskort, hvis de skulle betale for adgang til skoven. I gennemsnit ville folk betale ca. 300 kroner om året. Det svarer til 18.000 kroner per hektar.

Som nævnt skal resultatet behandles varsomt. Folk er ikke vant til at sætte kroner og øre på gåture, flora og fauna. Det er også vigtigt at gøre dem opmærksom på, at penge, som de hypotetisk skulle bruge på adgang til naturen, bliver taget fra deres nuværende budget, ellers sker der ikke en afvejning mellem natur og andre forbrugsgoder. I undersøgelsen af Vestskoven blev der lavet flere test for at mindske den slags usikkerheder.

Selv om beregningen er foretaget per hektar, er skoven værdisat som en helhed. Folk er ikke blevet spurgt om, hvad de vil betale for at bevare 13 hektar af Vestskoven. Motorvejsplanerne ødelægger imidlertid ikke helhedsindtrykket af skoven, men skærer et stykke af kanten. Derfor kan Landbohøjskolens beregninger godt bruges. Ved at skåne Vestskoven for at få fældet 13 hektar sparer samfundet ifølge undersøgelsen hvert år 234.000 kroner.

Den såkaldte 'nutidsværdi' af de 13 hektar Vestskov er på ca. 4 millioner kroner (nutidsværdien er den samlede værdi af 234.000 kroner hvert år i al evighed regnet om til penge i dag). Tallet skal ses i forhold til de to års forsinkelse af motorvejen, som ifølge direktoratets egne beregninger er et tab på to gange 200-240 millioner kroner.

Den miljøøkonomiske beregning viser, at det samfundsøkonomisk er en dårlig ide at udskyde motorvejsprojektet for at beskytte et stykke af skoven. Både de 4 millioner og de 400 millioner er naturligvis usikre, men usikkerheden vil næppe rykke på, at der er stor forskel på de to tal.

Vestskoven er kun ét eksempel på, at værdisætning af natur ville give et bedre beslutningsgrundlag. Et andet eksempel er den kommende motorvej mellem Herning og Århus. Her er det især naturområder ved Silkeborg, der kan komme i klemme. Vejdirektoratet har lavet planer, der fører motorvejen gennem mose- og engområder, der indeholder et rigt dyre- og planteliv, og som byder på mange rekreative muligheder.

Vejdirektoratet har beregnet effekterne af rejsetid, støj, uheld m.m.. Men den store joker - værdien af naturen - er heller ikke her med i regnestykket. Det hul arbejder IMV på at fylde ud. Vi er i gang med en større analyse af, hvad naturen ved Silkeborg er værd for den danske befolkning. Hensigten er at give politikerne et bedre grundlag for at træffe en kvalificeret beslutning om et motorvejsforløb.

Natur er ikke undtaget fra den overordnede prioritering. Der foretages hele tiden politiske beslutninger, hvor miljøhensyn vægtes mod andre hensyn.

En miljøøkonomisk analyse kan sikre, at alle omkostninger og fordele indgår i beslutningen. Nogle gange vil en miljøøkonomisk vurdering falde ud til naturens fordel og andre gange til naturens ulempe - som i eksemplet med Vestskoven. Men når der sættes kroner og øre på naturen, sikres det, at naturen indgår på lige fod med andre forhold i grundlaget for politiske beslutninger.
analyse@pol.dk

Mads Lyngby Petersen er økonom ved Institut for Miljøvurdering

Kilder: Dubgaard, A. (2001): Værdisætning af Vestskoven. Refereret i: Det Økonomiske Råd: Dansk Økonomi. Efterår 2000.

Vejdirektoratet (2002): Ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren. VVM-redegørelse. Sammenfattende rapport. Vejdirektoratet. Vejdirektoratet (2002): Motorvej Herning-Århus ved Silkeborg. VVM-redegørelse.

Læserindlæg sendt til Politiken d. 27./12., men ikke optaget:

PRISEN FOR AT REDDE EN SKOV

Politiken bragte d. 22./12. en artikel af en miljøøkonom fra IMV om prisen for at redde et "lille stykke" af Vestskoven - angiveligt 13 ha. Her er den første fejl. Faktisk vil Vejdirektoratets (VD) forslag gøre ca. 37 ha af skoven ubrugelig, mens det alternative forslag kun inddrager ca. 11 ha og altså redder ca. 26 ha.

Økonomen har fra VD's rapport om Frederikssundmotorvejen hentet den oplysning, at anlæg af motorvejen vil give samfundet en årlig gevinst på 200 til 240 mio. kr. Og så gør han den anden fejl: Dette tal gælder for hele strækningen til Frederikssund, og skal derfor holdes op mod de meget store skader på naturen hele vejen til Frederikssund, ikke kun mod skaden på Vestskoven.

Gevinsten på de ca. 240 mio. kr. er hovedsagelig sparet køretid for bilisterne. På hele ruten vil de nuværende bilister spare i gennemsnit 8 minutter køretid per arbejdsdag. Når man så ganger dette med antal arbejdsdage og antal bilister, får man et stort antal timer per år, og med en timepris på 150 kr. bliver det til ca. 240 mio. kr. per år. Men hvorfor skal timeprisen være 150 kr. ? Det er jo ikke sådan at hvis bilisterne sparede 8 minutter per dag, så ville de lægge 8 minutter mere på deres arbejdsplads, og dermed producere en ekstra værdi på 240 mio. kr. til gavn for samfundet. De ville snarere holde 8 minutters mere fritid derhjemme. Der bliver ikke nogen ekstra produktion i samfundet. Hvis værdien af en time tilbragt med fritid i stedet sættes til 0 kr., vil gevinsten for samfundet ved anlæg af vejen altså være 0.

Hvis prisen for rejsetid og prisen for rekreativ tid skulle sammenlignes, så skulle begge værdisættes med samme metode. Man skulle altså f.eks. spørge folk hvad de var villige til at betale for at spare 8 minutters rejsetid.

Dernæst mangler det i regnestykket, at når motorvejen anlægges, vil den samlede køretid for alle bilister ikke falde, men stige. Motorvejen får nemlig flere til at køre i bil, og flere til at køre længere. Der vil blive kørt mange ture som ikke ellers blev kørt. Alt i alt vil befolkningen i deres "fritid" tilbringe flere timer på vejene, ikke færre. Hvis disse timer værdisættes, vil den samlede effekt for samfundet blive et tab, ikke en gevinst. Den fejl som miljøøkonomen gør, er at han kun regner på de bilture som køres allerede nu.

Og endelig er det sådan at når der anlægges en motorvej, så bliver det muligt for pendlerne at bo længere væk fra city end de gjorde før. Måske vil flere bosætte sig i Hornsherred, og pendle derfra. På længere sigt vil den samlede tid anvendt til og fra arbejde derfor ikke falde, og måske endda stige.

I øvrigt er det ikke givet at anlægget af motorvejen vil blive udsat i to år. Hvis man vil, kan man analysere alternativet til bunds på mindre end et år.

Som man ser, afhænger resultatet af en cost-benefit analyse i uhyggeligt høj grad af hvad man tager med i analysen, og hvad man glemmer at få med.

Hvis vi troede på miljøøkonomens påstand - hvis samfundet virkelig gik glip af 240 mio. kr. per år uden motorvejen - så ville det betyde at hver eneste dag som motorvejen blev forsinket, ville koste samfundet 650.000 kr. Hvis det var rigtigt, havde vi så overhovedet råd til demokrati ? Hvem ville påtage sig at ryste op med de 650.000 kr. det ville koste at vente endnu en dag på at lade trafikministeren besvare endnu et spørgsmål ? Hvis pengene skulle tillægges den vægt som økonomen her gør, så havde vi slet ikke råd til demokrati, så skulle Vejdirektoratet bestemme alt per dekret hurtigst muligt.

Kåre Fog