



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. marts 2018
J. nr. 2018-218

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 4. januar 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 250:

Vil ministeren redegøre for følgende om Frederikssundmotorvejen:

1. Det potentielle samfundsøkonomiske tab, hvis Frederikssundmotorvejens etape 3 og 4 igangsættes i 2030 i forhold til i en situation, hvor projektet igangsættes i 2020.
2. Hvor meget arbejdsudbuddet øges, hvis Frederikssundmotorvejens etape 3 og 4 igangsættes i 2020, herunder ændringen i arbejdsudbuddet, hvis:
 - a. de, der allerede har et arbejde, vælger at arbejde flere timer på grund af sparet tid i trafikken som pendler
 - b. ledige søger job, der ligger længere væk
 - c. folk på deltid søger et fuldtidsarbejde.
3. Agglomerationseffekterne, dvs. de produktivitetseffekter, der kommer af, at rejsetiden mellem virksomheder og arbejdstagere reduceres (jf. Produktivitetskommissionen, der peger på gennemsnitlige agglomerationselasticiteter på 0,04-0,07), hvis Frederikssundmotorvejens etape 3 og 4 igangsættes i 2020.

Ministeren bedes opgøre tallene i en tabel for hvert af underspørgsmålene.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

”Spørgsmålene TRU alm. del. 250-256 er enslydende og omhandler de samfundsøkonomiske effekter af en tidligere igangsætning af konkrete projekter, deres effekt på arbejdsudbuddet samt beregning af agglomerationseffekter, dvs. af produktivitetseffekter af øget effektiv tæthed mellem virksomheder og borgere. Nedenfor svares der samlet på TRU alm. del. spørgsmål 250-256, idet det indledningsvist bemærkes, at der er forskelle i forudsætninger og det metodi-



ske grundlag for de forskellige projekter, og at beregningerne derfor ikke er fuldt ud indbyrdes sammenlignelige.

Side 2/3

Der vil være en samfundsøkonomisk gevinst ved at udskyde anlægsomkostninger og eventuelle trafikale gener under anlæg, mens det omvendt giver et samfundsøkonomisk tab, at projektets gevinster, herunder tidsgevinster for trafikanterne, bliver udskudt.

Gevinster af et vejprojekt vil som regel være stigende år for år primært pga. forventningerne til trafikvækst. Det vil derfor som regel være et tab for samfundet at udskyde vejprojekter, hvis effekterne i åbningsåret er tilstrækkeligt store til at forrente anlægsudgiften. Omvendt vil det give en gevinst at udskyde et vejprojekt, hvis effekterne i åbningsåret ikke er tilstrækkeligt store.

Tablet 1 viser den samfundsøkonomiske effekt af 10 års udsættelse af de efterspurgte projekter. En negativ effekt betyder, at der er et samfundsøkonomisk tab ved at udskyde åbningen i 10 år. Omvendt betyder en positiv effekt, at der er en samfundsøkonomisk gevinst ved at udskyde åbningen i 10 år.

Tablet 1 | Effekter ved udskydelse af projekter

Projekt	Effekt af udsættelse (ca.)	Åbning	Arbejdsudbudseffekt i åbningsår (ca.) ⁴⁾
Frederikssundsmotorvejen (3+4 etape) ¹⁾	-650 mio. kr.	2025 -> 2035	33 mio. kr.
Motorvej syd om Odense (minus etape 1) ¹⁾	150 mio. kr.	2025 -> 2035	7 mio. kr.
Udbygning af motorvej ml. Fredericia S og Kolding (E45/E20) ¹⁾	-1.600 mio. kr.	2025 -> 2035	34 mio. kr.
3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) ²⁾	-900 mio. kr.	2020 -> 2030	43 mio. kr.
Kalundborgmotorvejen (etape 3 ml. Regstrup-Kalundborg) ³⁾	-150 mio. kr.	2025 -> 2035	16 mio. kr.
Motorvej ml. Næstved-Rønnede ²⁾	100 mio. kr.	2025 -> 2035	10 mio. kr.
Højklasset Rute 26 ml. Mundelstrup og Søbyvad ²⁾	750 mio. kr.	2020 -> 2030	11 mio. kr.

1) Baseret på de forudsætninger, der ligger til grund for de seneste trafikale genberegninger. Det bemærkes, at der er en række metodiske udfordringer forbundet med genberegningerne, og derfor vil der blive gennemført genberegninger med Landstrafikmodellen, når den næste version, dvs. LTM 2.0, er klar.

2) Baseret på de forudsætninger, der ligger til grund for beregningerne i VVM'en. Det bemærkes, at det for 3. Limfjordsforbindelse og Rute 26 kræver nye trafikmodelberegninger at beregne en udsættelse af åbningen fra 2025-2035. I stedet er der regnet med en udsættelse af åbningen fra 2020 til 2030.



3) Baseret på de forudsætninger, der ligger til grund for beregningerne i VVM'en. Effekterne er dog fremskrevet til at svare til åbning i 2025/2035 i stedet for 2020/2030 som forudsat i VVM'en.

4) Den anførte arbejdsudbudseffekt i tabellen er beregnet med den faktor, som var gældende, da beregningerne blev foretaget (dvs. 0,2). Det bemærkes, at Finansministeriet som led i opdateringen af "Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger 2017" fra august 2017 har halveret den faktor (til aktuelt 0,1), som effekten på arbejdsudbuddet bliver beregnet på baggrund af.

Det bemærkes, at spørgsmålene forstås således, at igangsætning i henholdsvis 2020 og 2030 vil medføre åbningsår i henholdsvis 2025 og 2035.

Tablet 1 viser ligeledes arbejdsudbudseffekten fra de respektive samfundsøkonomiske analyser med de forudsatte åbningsår. Det bemærkes, at effekterne vil stige som følge af den forventede trafikstigning.

Det er ikke muligt at opdele arbejdsudbudseffekten på de tre efterspurgte under effekter eller omregne effekterne til mandår.

Den beregnede arbejdsudbudseffekt er et udtryk for værdien for samfundet af, at projekterne reducerer transportomkostningerne (tid og penge) for pendlere og erhvervsmæssig transport, idet forvriddningen på arbejdsudbuddet bliver mindre. Det forudsættes i den forbindelse, at transportomkostninger ved pendling og erhvervsmæssig transport forvrider arbejdsudbuddet på samme vis som indkomstskatter, jf. "Manual for samfundsøkonomisk analyse - Anvendt metode og praksis på transportområdet" (Transportministeriet, 2015).

Hvad angår mulige agglomerationseffekter af vejprojekterne, forventes et større dansk forskningsprojekt (URBAN) at resultere i en metode til at opgøre og værdisætte effekterne eller dele af disse.

Indtil forskningsprojektet er færdiggjort vurderes det, at effekterne ikke kan beregnes med tilstrækkelig sikkerhed til at kunne indgå i den samfundsøkonomiske metode på transportområdet. Det bemærkes, at effekterne fra agglomeration ikke forventes at få afgørende betydning for projekternes rentabilitet, idet hovedparten af de samlede effekter allerede vurderes at være indeholdt i beregningerne."

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen