



MINISTEREN

Dato 11. april 2006
J nr. 400-7

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 15 (L 162), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 15:

"Er det rigtigt forstået, at i regnestykkerne i VVM-redegørelsen Rapport 250 (f.eks. side 122) og i selve lovforslaget indgår ingen værdi for brugernes benyttelse af Vestskoven (og andre naturområder), således at effekterne af forslaget målt i mio. kr. er meget overdrevne og måske direkte negative?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at samfundsøkonomiske analyser af vejprojekter sker i henhold til de principper, der er fastlagt i Transport- og Energiministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet" fra 2003.

I en samfundsøkonomisk analyse tillægger man de effekter, som man efter normalt anvendte metoder er i stand til at værdisætte, en samfundsøkonomisk værdi.

Følgende effekter indgår i de samfundsøkonomiske vurderinger:

- Anlægsinvesteringerne minus restværdien (anlæggets værdi efter 50 år, som sættes lig med nyværdien tilbagediskonteret til åbningstidspunktet, idet vejen forudsættes tilfredsstillende vedligeholdt)
- Driftsomkostningerne (ændringerne i de samlede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på hele vejnettet inkl. det pågældende vejanlæg)
- Trafikanteffekterne (nettoværdien af den sparede rejsetid og de øgede kørselsomkostninger, som skyldes omvejskørsel for at kunne benytte vejanlægget)
- Eksterne effekter (ændringer i luftemissioner, støj og trafikuheld på hele vejnettet inkl. vejanlægget)



- Afgifter og forvridningstab (ændringer i statens afgiftprovenu som følge af det nye vejanlæg, herunder øgede afgifter som følge af den øgede kørsel, og skatteforvridningen, der skyldes, at nettoudgifter afholdt af staten indebærer et tab for samfundet som helhed på grund af de skatter, der pålægges arbejdskraften etc.)

Der medtages således ikke effekter som følge af tab af naturværdier, visuelle indtryk af landskabet, dækslid, vejsalt m.v. Eventuelle værdistigninger på arealer og ejendomme, som følge af forbedret infrastruktur, medregnes heller ikke.

I det konkrete motorvejsprojekt er der dog i et vist omfang taget højde for disse effekter, idet der i projektet indgår tiltag, som har til formål at begrænse effekten af tab af naturværdier. Disse kompenserende foranstaltninger indgår som en del af anlægsomkostningerne.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen