



MINISTEREN

Dato 6. juni 2007
J. nr. 432-57

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 21. maj 2007 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 253:

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 20. maj 2007 fra Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen vedr. trafikløsninger i Frederikssundsfingeren, jf. TRU alm. del - bilag 434.”

Svar:

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

”Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen fremkommer med en række bemærkninger til den samfundsøkonomiske analyse af en højklasset vej i Frederikssundsfingeren.

Grøn Trafik i Bycirklen anfører, at den samfundsøkonomiske analyse af de undersøgte vejløsninger i forbindelse med VVM-redegørelsen er gennemført i henhold til ”Manual for samfundsøkonomisk analyse”, Transportministeriet 2003.

Efter foreningens opfattelse er denne metode imidlertid ikke retvisende, og det foreslås, at posterne afgiftskonsekvenser og skatteforvridning udelades af metoden. Endvidere foreslår Grøn Trafik, at lørdage ikke medregnes i trafikantgevinsterne, samt at værdien af tid til fritids- og til bolig-arbejdsture fastsættes til 0 kr. Endelig foreslår Grøn Trafik, at der ikke bør medregnes en realvækst i samfundsøkonomien på 1,8 %.

Det er rigtigt, at Vejdirektoratet har taget udgangspunkt i manualen i forbindelse med de samfundsøkonomiske analyser af trafikløsninger i Frederikssundsfingeren. Manualen beskriver det metodiske grundlag for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet.

Beregningen er gennemført ved hjælp af det til metoden udarbejdede standardregneark TERESA.

Det er, som angivet af Grøn Trafik, korrekt, at forøget kørsel som følge af gennemførelsen af et vejprojekt giver anledning til et positivt bidrag i posten ”Af-



giftskonsekvenser” i den samfundsøkonomiske beregning. En stor del af dette positive bidrag under afgifter indgår også negativt i posten kørselsomkostninger, idet enhedspriserne for kørsel er inklusive afgifter.

For nye og overflyttede trafikanter beregnes trafikantgevinsterne ifølge den økonomiske teori som halvdelen af de tilsvarende ændringer i tid og kørsel for eksisterende biltrafik i samme rejserelationer. Derimod medregnes den fulde merkørsel i afgifterne, hvilket er årsagen til, at de samlede positive afgiftskonsekvenser i Hovedforslag 1 er større end de samlede negative kørselsomkostninger. Den fulde merkørsel medregnes i øvrigt også i eksterne omkostninger. Men for uheld og støj vejer ændret vejtype og placering i forhold til boligområder langt stærkere end trafikarbejdet, og for luftforurening og klimaeffekt er de fastsatte enhedspriser væsentligt lavere end kørselsomkostninger og afgifter pr. km.

Da den gældende samfundsøkonomiske teori medtager afgifter i beregningerne, både som forøgelse af omkostningerne og som gevinst, kan det ikke på nuværende tidspunkt anbefales, at metoden ændres, så afgifter udelades.

Vedrørende skatteforvridding foreslår Grøn Trafik, at det udelades af beregningen som følge af skattestoppet, som betyder, at der ikke opkræves ekstra skat for at finansiere et vejprojekt. Ifølge den anvendte teori og metode betyder gennemførelsen af projektet, at den nødvendige andel af skatteindtægten så ikke kan benyttes til andre formål eller eventuelt kunne have muliggjort en skattenedsættelse, hvis ikke projektet gennemføres. Derfor medregnes skatteforvridding stadig.

Vedrørende de øvrige forslag fra Grøn Trafik til ændrede beregningsforudsætninger henvises til de fastlagte forudsætninger i Transport- og Energiministeriets manual. Heri foreslås også, at der for en række effekter kan gennemføres følsomhedsanalyser, hvilket Grøn Trafiks regneeksempler er eksempler på. Dog forekommer det ikke hensigtsmæssigt i forbindelse med følsomhedsanalyserne, at regne på scenarier, hvor der ses bort fra de positive effekter i weekends, eller hvor det forudsættes, at tidsværdierne for fritidsrejser og bolig-arbejdsstedsrejser er 0. Ifølge Grøn trafiks følsomhedsberegninger er konklusionen, at nettonutidsværdien for en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik i alle scenarier er negativ og for Hovedforslag 1 i de fleste scenarier er positivt. Hvor nettonutidsværdien for Hovedforslag 1 er negativ, er den dog stadig højere end Grøn Trafiks forslag.

I TERESA er der også opstillet en række standardfølsomhedsberegninger og med udgangspunkt i disse fås i alle situationer positiv nettonutidsværdi for Hovedforslag 1 og i næsten alle negativ i en udbygning baseret på Grøn Trafiks forslag.

Den samfundsøkonomiske beregning kan imidlertid stadig ikke stå alene, idet det ikke er muligt at medtage alle effekter. Der er således ikke medtaget effek-



ter, som ikke umiddelbart kan værdisættes så som tab af naturværdier og visuelle indtryk af landskab - disse effekter er beskrevet kvalitativt i VVM-undersøgelsen. Eventuelle værdistigninger på arealer og ejendom som følge af forbedret infrastruktur er heller ikke medregnet.

Side 3/3

I forslaget fra Grøn Trafik indgår foruden en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej også en styrkelse af den kollektive trafik, herunder med nye pendlerbusruter og en øget frekvens på S-togene på Frederikssundbanen. Som det fremgår af VVM-redegørelsen har det ikke indenfor VVM-projektets rammer været muligt at fastlægge anlægsomkostninger til de nødvendige supplerende faciliteter til pendlerbusser og S-tog og de øgede driftsomkostninger, som en sådan styrkelse af den kollektive trafik vil give. Tilsvarende er der heller ikke beregnet trafikantgevinster i den kollektive trafik som følge af disse forbedringer. Disse udgifter og gevinster indgår således heller ikke i den samfundsøkonomiske analyse for en udbygning baseret på Grøn Trafiks forslag.”

Jeg kan henholde mig til Vejdirektoratets oplysninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen