

Opsamling vedrørende ny Copenhagen Economics analyse af Hærvejsmotorvejen – med fokus på de bredere økonomiske effekter

Den 26. august 2016

- Transportministeriet har i 2014 haft Copenhagen Economics til at vurdere om der kan identificeres yderligere samfundsøkonomiske effekter, der ikke indgår i de traditionelle samfundsøkonomiske analyser.
- Copenhagen Economics konkluderede at en del gevinster på vare- og servicemarkederne, den såkaldte agglomerationseffekt samt visse arbejdsmarkedseffekter ikke indgår i de traditionelle samfundsøkonomiske analyser.
- Beregning af de bredere samfundsøkonomiske gevinster af en Hærvejsmotorvej bygger oven på Vejdirektoratets strategiske trafik- og samfundsøkonomiske analyse fra juni 2016
- Supplerer Vejdirektoratets traditionelle samfundsøkonomiske analyse med de såkaldte "bredere samfundsøkonomiske effekter".
- For Hærvejsmotorvejen har Copenhagen Economics konkluderet at yderligere arbejdsmarkedseffekter er inkluderet i Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyse.
- For Hærvejsmotorvejen drejer de yderligere effekter sig derfor om:
 - **Gevinster på vare- og servicemarkedet** i forbindelse med ny infrastruktur fremkommer på grund af mulighed for en intensiveret konkurrence på vare- og servicemarkedet, ikke mindst som følge af lavere transportomkostninger og kortere transporttider. De traditionelle samfundsøkonomiske analyser forudsætter fuldkommen konkurrence på vare- og servicemarkedet, hvilket ikke er tilfældet, og undervurderer derfor de positive samfundsøkonomiske effekter ved ny infrastruktur. De bredere samfundsøkonomiske analyser inkluderer de yderligere positive effekter som følge af at der ikke er fuldkommen konkurrence på vare- og servicemarkedet. **Da transporttunge industrivirksomheder er et særligt særkende i korridoren langs Hærvejsmotorvejen giver de bredere samfundsmæssige effekter et godt bidrag her, og er af Copenhagen Economics beregnet til yderligere gevinster på 1,7 mia.**
 - **Agglomerationseffekten** er en betegnelse for de gevinster der opstår når virksomheder og arbejdstagere kommer tættere på hinanden, og når de effektive afstande mellem virksomheder bliver kortere. Disse gevinster, der somme tider kaldes også klynge-effekter, sker gennem større konkurrence og udbud blandt underleverandører som giver bedre og billigere input til produktionen, øget videndeling, som sker uformelt via medarbejdere, der skifter job eller på anden måde deler viden lokalt og formelt gennem forskningsnetværk og samarbejde om markedsføring og logistik, der til sammen reducerer omkostninger og øger innovation og i form af gevinster via et større arbejdskraftopland, som giver et bedre match mellem medarbejdere og virksomheder og medfører et mere effektiv arbejdskraft og større udvalg af arbejdskraft. **Større infrastrukturprojekter som Hærvejsmotorvejen medfører produktivitetseffekter fra agglomeration, og disse er ikke medtaget de traditionelle samfundsøkonomiske analyser. For Hærvejsmotorvejen er disse ekstra effekter beregnet til 4,7 mia. kr.**

- Ved beregningerne af de bredere samfundsøkonomiske gevinster er der taget udgangspunkt i den såkaldte Korridor B+, der er den linjeføring der giver den suverænt største aflastning af det øvrige vejnet
- Vejdirektoratet beregner at Korridor B+ vil give en langsigtet samfundsøkonomisk gevinst på 31,2 mia. kr. Det er også det der kaldes nettonutidsværdien (samfundsøkonomisk gevinster fratrukket prisen for at anlægge motorvejen).
- Copenhagen Economics har nu beregnet at med de bredere samfundsøkonomisk gevinster inkluderet, så vil den langsigtede samfundsøkonomiske gevinst ved en Hærvejsmotorvej stige fra 31,2 mia. kr. til 36,6 mia. kr. – altså med ca. 20 %.
- Omregnet til forrentning betyder det at den interne rente ved at anlægge en Hærvejsmotorvej stiger fra 8,3 % til 9,1 %.
- Ud af 53 endnu ikke gennemførte statslige infrastrukturprojekter, er der dermed kun 3 projekter der har en højere samfundsøkonomiske forrentning end Hærvejsmotorvejen. Det drejer sig om Ny fjordforbindelse ved Roskilde Fjord, udbygning af E45/E20 ved Kolding samt en vestlig ringkorridor i Hovedstadsområdet der har interne renter på 10,5 % - 14,2 %)

Indeværende konklusions-notat er udarbejdet af Hærvejskomiteen.

Den fulde rapport fra Copenhagen Economics kan rekvireres ved henvendelse til Hærvejskomiteens sekretariat på tlf: 8725 5151 eller ved at maile til info@haervejskomiteen.dk