

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 4. oktober 2016
J. nr. 2016-4463

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. september 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 657:

Ministeren bedes kommentere analysen fra Hærvejskomitéen, af de bredere økonomiske effekter af en Hærvejsmotorvej, jf. TRU alm. del - bilag 374.

Svar:

Anlæg af nye veje har en række økonomiske effekter, hvoraf de væsentligste udgøres af dels selve anlægsudgiften dels tidsbesparelserne for brugerne af vejen. Formålet med den samfundsøkonomiske analyse er at kvantificere disse effekter og bringe dem på en samlet formel.

Jeg er enig i, at investeringer i nye veje kan have nogle bredere økonomiske effekter, som ikke er dækket af de nuværende samfundsøkonomiske analyser. Det er dog Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de nuværende samfundsøkonomiske analyser indfanger de væsentligste effekter, og at der på nuværende tidspunkt ikke er et tilstrækkeligt solidt fagligt grundlag til at beregne bredere økonomiske effekter på den måde, som er gjort i analysen fra Hærvejskomitéen.

Hærvejskomitéens analyse tager således udgangspunkt i en metode, hvor de bredere økonomiske effekter kan få tillagt en for stor betydning. Det skyldes, at det er vanskeligt at isolere de enkelte effekters størrelse og sammenhæng, ligesom effekterne ofte vil være meget område- og projektafhængige. Derved er der risiko for dobbeltregning, når de bredere økonomiske effekter lægges sammen med effekter fra den eksisterende metode.

Når det er sagt, er det relevant at få udviklet en metode til at opgøre de bredere økonomiske effekter på transportområdet. Derfor arbejder Transport- og Bygningsministeriet i samarbejde med Transport DTU på at få medregnet effekter af øget samlokalisering (agglomeration) i den samfundsøkonomiske metode. Det vil sige medregning af de produktivetsgevinster, der opstår, når den effektive afstand i tid og kørselsomkostninger mellem virksomheder og arbejdstagere bliver mindre.

I analysen fra Hærvejskomitéen bliver en midtjysk motorvejs rentabilitet inklusive bredere økonomiske effekter sammenlignet med rentabiliteten af en række



øvrige projekter eksklusive bredere økonomiske effekter, jf. Hærvejskomitéens opsamlingsnotat. Det giver i sagens natur en skæv sammenligning af projekterne. Inddragelse af bredere økonomiske effekter vil tendere til at gøre anlægsprojekter mere rentable og kan således snarere ses som et argument for at hæve det samlede niveau for infrastrukturinvesteringer i samfundet. Jeg skal i den sammenhæng henvise til, at regeringen i sin 'Helhedsplan for et stærkere Danmark' foreslår at løfte den årlige ramme til offentlige investeringer i bl.a. bedre infrastruktur. Rammen til offentlige investeringer skal i alt øges med ca. 27 mia.kr. frem mod 2025.

Jeg har samtidig noteret mig, at en midtjysk motorvej har en god samfundsøkonomisk forrentning, hvad enten bredere økonomiske effekter medregnes eller ej.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt