



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

30. november 2016

### Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 77 (Alm. del) af 3. november 2016

#### Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for effekten på arbejdsudbud, BNP og BNP pr. capita, når man bruger hhv. 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 90, 95 og 100 mia. kr. på at bygge nye veje?

#### Svar

Nedenfor besvares *Finansudvalgets spørgsmål nr. 77-79 (Alm del) af 3. november 2016* samlet, idet det dog indledende skal bemærkes, at der ikke kan svares eksakt på spørgsmålene.

En forøgelse af de offentlige investeringer i veje eller motorveje vil overordnet set kunne påvirke økonomien både i form af *midlertidige efterspørgselseffekter* og *strukturelle effekter*.

De midlertidige *efterspørgselseffekter* vil afhænge af investeringens sammensætning og den valgte finansiering. I *Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 49 af 25. oktober 2016* er der vist en række regneeksempler, hvor virkningerne på beskæftigelsen er vist for givne forøgelser af de offentlige bygge- og anlægsinvesteringer, fx finansieret ved en forhøjelse af bundskatten.

I det omfang de forøgede offentlige investeringer finansieres ved højere skatter, vil der herfra kunne være en negativ effekt på arbejdsudbuddet.

Det er imidlertid ikke blot finansieringen af ny infrastruktur, der kan have *strukturelle effekter* på beskæftigelsen og BNP. Selve investeringen, fx anlæg af en ny vejstrækning eller udbygning af en eksisterende vej, vil isoleret set kunne reducere transporttiderne i et givent område. Det vil for virksomhederne kunne øge deres produktivitet og dermed påvirke strukturelt BNP. Og for husholdningernes vedkommende vil kortere transporttid trække i retning af, at arbejde bliver mindre tidsmæssigt omkostningsfuldt, hvilket vil kunne trække i retning af et øget arbejdsudbud, ligesom mobiliteten på arbejdsmarkedet og dermed arbejdsmarkedets funktionsevne vil kunne blive styrket.

Selvom der således isoleret set kan være positive strukturelle effekter knyttet til infrastrukturinvesteringer skal det også bemærkes, at stigende velstand og stigende trafikmængder i sig selv kræver en løbende udbygning af infrastrukturen for at transporttiderne ikke stiger.

I Finansministeriets mellemfristede fremskrivninger er det lagt til grund, at de offentlige investeringer har et niveau, der løbende vedligeholder og forbedrer det offentlige kapitalapparat, herunder infrastrukturen, i takt med den generelle økonomiske vækst. Derfor lægges det til grund, at konkrete projekter indenfor den samlede ramme for de offentlige investeringer ikke påvirker strukturelt BNP og beskæftigelse i forhold til det allerede forudsatte.

Det er imidlertid klart, at hvis der blev gennemført ekstraordinært store investeringer i vejprojekter – fx nye veje for 100 mia. kr., som der spørges til – ville de pågældende projekter kunne løfte kvaliteten af infrastrukturen. Så vidt det er muligt, ville det i så fald være relevant at vurdere de strukturelle effekter på produktivitet og arbejdsudbud nærmere. En sådan vurdering ville kræve et detaljeret kendskab til de pågældende projekter.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafik- og Bygningsministeriet løbende foretager samfundsøkonomiske vurderinger af konkrete infrastrukturprojekter, herunder vejprojekter. Her vurderes den samfundsøkonomiske gevinst i form af reducerede transporttider mv. op mod projektets drifts- og anlægsomkostninger mv.

Afsluttende skal det i relation til spørgsmålet om mulige effekter på flytning fra by til land bemærkes, at store kvalitetsløft i infrastrukturen, der reducerer transporttiderne, kan gøre det relativt mere attraktivt at bosætte sig lidt længere væk fra de større byområder.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen  
Finansminister