



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 20. april 2018
J. nr. 2018-1639

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. marts 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 466:

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor Vejdirektoratet vurderer, at en fremrykning af motorvejsprojektet mellem Næstved-Rønnede vil give et samfundsøkonomisk tab, når Vejdirektoratet samtidig vurderer, at samme øvelse for motorvejsprojektet til Kalundborg vil medføre en samfundsøkonomisk gevinst, og når begge projekter har næsten samme forrentning (interne rente) og en positiv nettonutidsværdi?

Svar:

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

"I beregningerne af effekten af 10 års udsættelse er for mange af projekternes vedkommende anvendt det beregningsgrundlag, som lå til grund for VVM-vurderingerne. Dog har enkelte projekter ændret sig så meget siden VVM'erne, at der i stedet er anvendt beregningsgrundlaget fra de genberegninger, som Vejdirektoratet foretog i 2015.

For Kalundborgmotorvejens 3. etape og Næstved-Rønnede har udgangspunktet for beregningen af effekten af 10 års udsættelse været de beregninger, som lå til grund for deres respektive VVM-vurderinger. Det skyldes, at Vejdirektoratet vurderer, at disse beregninger udgør det bedste grundlag for de to projekter.

Som det fremgår af det tidligere svar på TRU 250, er projekterne ikke altid beregnet med samme forudsætninger, og de er dermed ikke fuldt ud indbyrdes sammenlignelige. Dette gælder også for Kalundborgmotorvejens 3. etape og Næstved-Rønnede, hvor det ikke er muligt at foretage fuldt sammenlignelige beregninger af effekten af 10 års udsættelse for de to projekter, idet beregningsgrundlaget stammer fra to forskellige tidspunkter.

Vejdirektoratet vurderer, at såfremt de to projekter skal sammenlignes, er genberegningen af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra 2015 tættest på at være sammenlignelig med VVM-beregningen for Næstved-Rønnede. I disse bereg-



ninger er der således anvendt samme forudsætninger med hensyn til trafikvækst og samme trafikmodel. VVM-beregningen af Næstved-Rønnede er dog lidt nyere og har derfor et andet prisniveau og andre enhedspriser, og der har desuden været anvendt en nyere version af værktøjet til samfundsøkonomiske beregninger (TERESA).

Genberegningen af Kalundborgmotorvejens 3. etape giver næsten samme interne rente (4,0 pct.) som VVM-undersøgelsen for Næstved-Rønnede (3,9 pct.). Begge projekter er således lige netop rentable. Hvis effekten af en udsættelse i 10 år skulle beregnes med grundlag i genberegningen af Kalundborgmotorvejens 3. etape, ville resultatet sandsynligvis blive det samme som for Næstved-Rønnede, idet det vil give en gevinst for samfundet at udskyde projektet.

Når det så vidt muligt er valgt ikke at tage udgangspunkt i beregningsgrundlaget fra genberegningerne i 2015, skyldes det, at disse beregninger er behæftet med større usikkerhed end VVM-beregningerne. Det skyldes, at der i forbindelse med gennemførelsen af genberegningerne med de regionale trafikmodeller, blev konstateret en række metodiske udfordringer.”

Som det fremgår af ovenstående svar fra Vejdirektoratet, eksisterer der desværre ikke et fuldstændigt sammenligneligt grundlag på tværs af de vejprojekter, som der i de senere år er blevet undersøgt. Det er bestemt ikke optimalt, hvorfor det er planlagt, at genberegningerne skal gentages, inklusive en ny beregning af Næstved-Rønnede, når den nye version 2.0 af Landstrafikmodellen er klar. Aktuelt er forventningen, at genberegningerne kan foretages i 2. halvår 2018 med afrapportering i foråret 2019.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen