



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 28. januar 2019
J. nr. 2018-6199

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 16. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

Spørgsmål nr.: 107

Vil ministeren i listeform redegøre for samtlige skønsfaktorer, der indgår ved beregning af forrentningen af større infrastrukturprojekter og herunder oplyse, hvem der foretager og hvem, der kontrollerer de pågældende skøn?

Svar:

Til brug for beregninger af forrentninger af infrastrukturprojekter anvendes en række grundlæggende værktøjer, metoder, parametre og enhedspriser, hvori forudsætningerne er lagt fast. De enkelte dele af projekterne beregnes på en transparent måde, idet det er formålet, at der efterfølgende er mulighed for at kontrollere de forudsætninger, der benyttes.

Beregningsmetoden foregår efter principperne i "Ny anlægsbudgettering". For infrastrukturprojekter med en forventet totaludgift på mere end 250 mio. kr. gennemføres en ekstern kvalitetssikring af anlægsoverslaget og de samfundsøkonomiske beregninger, herunder bl.a. trafikmodelberegninger, af eksterne eksperter, typisk i form af større konsulentfirmaer. Dette sker med henblik på at sikre, at undersøgelsesernes resultater er retvisende.

Herudover stilles beregningsgrundlaget til rådighed for dem, der måtte ønske det. Desuden er det samfundsøkonomiske metodegrundlag på transportområdet offentligt tilgængeligt, herunder regnearksmodellen TERESA og de samfundsøkonomiske enhedspriser.

Åbenhed og gennemsigtighed giver således mulighed for dialog og faglig kritik af forudsætninger, metodevalg osv., der indgår i det løbende arbejde med at forbedre metodegrundlaget.

Der er kun i begrænset omfang tale om anvendelse af skøn, men i nogle situationer må der foretages valg i forbindelse med forudsætningerne. Dette vil typisk være tilfældet, hvis man har at gøre med dele af et infrastrukturprojekt, for hvilket der ikke eksisterer relevante tidligere erfaringer.



Brugen af et fast metodegrundlag sikrer principielt sammenligneligheden af forskellige infrastrukturprojekter lavet på forskellige tidspunkter. Metodegrundlaget ændres dog i takt med, at der forekommer ny viden på et område. Hvor ofte metodegrundlaget opdateres, beror på en afvejning af, at man på den ene side ønsker sammenlignelighed mellem projekter, men på den anden side også ønsker, at nye projekter undersøges på baggrund af så opdaterede forudsætninger som muligt.

Derudover er der en udfordring, når undersøgelser med forskellige åbningsår sammenlignes. Dette skyldes, at mængden af trafik generelt er stigende, hvilket betyder, at jo senere et åbningsår, et projekt forventes at have, jo større vil den beregnede forrentning som udgangspunkt være.

På baggrund af disse forhold skal man således være varsom med at sammenligne undersøgelser, der er langt fra hinanden tidsmæssigt.

Hvis der er sket væsentlige ændringer i beregningsforudsætninger for projekterne, tilstræbes det, at der foretages opdaterede beregninger, som det f.eks. er tilfældet med de genberegninger af en række vejprojekter, der planlægges færdiggjort af Vejdirektoratet ultimo 2019. Af ressourcemæssige hensyn er det dog generelt ikke muligt at foretage nye beregninger, hver gang beregningsforudsætningerne ændrer sig.

Nedenfor er redegjort for nogle af de væsentligste faktorer, der indgår i beregningsgrundlaget:

Anlægsoverslag

Den mest hensigtsmæssige linjeføring og anlægsmetode for nye infrastrukturprojekter vurderes under hensyn til bl.a. økonomi, trafik, natur, støj og kulturarv. Anlægsoverslagene for infrastrukturprojekterne udarbejdes med udgangspunkt i de erfaringer, der findes hos bl.a. Vejdirektoratet og Banedanmark og opdateres løbende på baggrund af erfaringer.

Med afsæt i disse erfaringer er der for vej- og baneområdet udarbejdet en række standardposter, som går igen i alle projekter. Med estimer af mængder for de forskellige fysiske elementer, der indgår i anlægget af et infrastrukturprojekt, kan de enkelte elementer prissættes ud fra kendte enhedspriser. I de fysiske elementer indgår eksempelvis mængden af forskellige materiale, der skal benyttes, og mængden af jord, der skal flyttes. En del af den eksterne kvalitets sikring omfatter kontrol af, hvorvidt mængder og enhedspriser er retvisende for netop det projekt, der undersøges. Der kan eksempelvis være konkrete fysiske forhold, der betyder, at en given standardposts enhedspriser ikke er retvisende for det specifikke projekt.

Trafikmodeller



Trafikmodeller anvendes til at vurdere de trafikale effekter af nye infrastrukturprojekter. Aktuelt anvendes den seneste version af Landstrafikmodellen (LTM) for projekter uden for hovedstadsområdet og den seneste version af Ørestadens trafikmodel (OTM) for projekter i hovedstadsområdet. Alle trafikmodeller er behæftet med usikkerhed, idet modellerne ikke kan tage højde for alle de faktorer, der har betydning for trafikken. Der ligger et betydeligt arbejde i at kvalitetssikre resultater fra trafikmodellerne, der desuden kan give anledning til justering af modellerne.

Effektberegninger

Til brug for vurdering af infrastrukturprojekternes konsekvenser for samfundet anvendes en række effektmodeller. I disse beregnes, hvordan de ændrede trafikale forhold påvirker blandt andet tidsforbrug i trafikken, antal uheld, emissioner, støj og trængsel. Parametrene bliver løbende opdateret ud fra løbende erfaring, data og ny forskning inden for områderne.

Samfundsøkonomiske enhedspriser

Til brug for værdisætning af effekterne beskrevet ovenfor anvendes en række enhedspriser for bl. a. tid, uheld og emissioner. Disse enhedspriser er som udgangspunkt fastlagt ud fra større grundlæggende analyser, der typisk er gennemført i et samarbejde mellem de myndigheder, der gennemfører undersøgelser af infrastrukturprojekter.

Samfundsøkonomisk metodegrundlag

Til brug for sammenvægtning af omkostninger og effekter for samfundet, trafikanterne og omgivelserne anvendes et fælles samfundsøkonomisk metodegrundlag og regnearksværktøjet TERESA. Dette sikrer, at alle infrastrukturprojekter beregnes med udgangspunkt i det samme metodegrundlag.

I modellen fremskrives de ovennævnte faktorer i den samfundsøkonomiske beregning med udviklingen i blandt andet befolkningen, flyttemønstre og BNP. Der er en betydelig usikkerhed knyttet til disse fremskrivninger, der rækker mange år ud i fremtiden, hvor det i praksis kan være svært at forudsige udviklingen. Infrastrukturprojekter har imidlertid en lang levetid, hvorfor en langsigtet fremskrivning er nødvendig. Sædvanligvis anvendes 50 år som beregningsperiode i de samfundsøkonomiske analyser.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen