



20. august 2010
ANCH

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Post boks 9018
1022 København K

Organisation for erhvervslivet
Confederation of Danish Industry

Att. Forslag til lov om udbygning af Køge
Bugt Motorvejen

Vedr. bemærkninger til forslag til lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge

DI takker for det fremsendte høringsmateriale vedr. forslag til lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge den 14 km lange strækning mellem Greve Syd og Køge fra 6 til 8 spor. DI ser positivt på forslaget om at udbygge Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge, men havde dog gerne set, at det havde været muligt at anlægge hele strækningen på én gang frem for i deletaper.

I henhold til trafikaftalen "Bedre veje mv." fra den 2. december 2009 er det i første omgang kun den 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd, der udbygges, mens parterne bag aftalen vil drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i år 2013.

DI har i forbindelse med sit hørings svar til VVM-undersøgelsen påpeget, at anlæg af udbygningen af i deletaper kan have konsekvenser for de trafikale effekter af udbygningen, anlægsperioden samt de samlede anlægsomkostninger, og har derfor peget på behovet for at få belyst konsekvenserne af at anlægge vejen i deletaper.

Af lovforslaget fremgår det, anlægsbudgettet for den samlede udbygning opdelt i to deletaper er 2797,7 mio. kr. (basisoverslag + 30 %). Af VVM-undersøgelsen fremgik, at det samlede anlægsbudget for udbygningen af hele strækningen er 2,496 mio. kr. (basisoverslag + 30 %). De økonomiske konsekvenser af en opdeling i deletaper, er således, at det samlede anlægsbudget forøges med mere end 300 mio. kr.

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvilke konsekvenser en udbygning i deletaper vil have for de trafikale effekter og for den samlede anlægsperiode, herunder de samlede gener i anlægsperioden.

DI mener, at det ville være hensigtsmæssigt, at der i lovforslaget blev gjort opmærksom på, hvilke trafikale og økonomiske konsekvenser, der er forbundet med en udbygning i deletaper.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

di@di.dk
www.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogskaj 20
København V København Ø

CVR: 16 07 75 93

Da DI afgav høringssvar for VVM-undersøgelsen af udbygningen af Køge Bugt motorvejen fremhævedes en række forhold, der normalt ikke belyses i VVM-undersøgelser og som er væsentlige set ud fra et erhvervmæssigt perspektiv:

- Vurdering af OPP-egnethed
- Beregning af enhedspriser
- Betydning af uforudsigelighed i rejsetider
- Betydning af dynamiske effekter.

DI mener, at det ville have været hensigtsmæssigt om VVM-undersøgelsen havde kortlagt, om OPP-samarbejde kunne indtænkes i både anlægs- og driftsfasen ved udbygning af Køge Bugt Motorvejen.

I lovforslaget savner DI således en vurdering af, om projektet burde gennemføres som et OPP projekt.

DI mener også, at gevinsten ved reduktion af spildtid for pendlingstrafikken er væsentligt højere end opgjort i den samfundsøkonomiske analyse, der blev gennemført i forbindelse med VVM-vurderingen, idet DI mener, at den samfundsmæssige værdi af tidsbesparelser for pendlere er højere end for fritidsrejsende.

I lovforslaget havde DI derfor gerne set, at det var blevet pointeret, at de samfundsøkonomiske gevinster ved reduktion af spildtiden reelt er markant højere end opgjort i VVM-undersøgelsen.

I sit høringssvar til VVM-undersøgelsen pointerede DI også, at uforudsigelighed i rejsetiderne har stor betydning for erhvervslivet, og at man derfor så vidt muligt bør søge at indregne denne betydning i de samfundsøkonomiske vurderinger.

I lovforslaget havde DI derfor gerne set, at det var blevet pointeret, at erhvervslivet lider et produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider.

Endelig pointerede DI i sit høringssvar til VVM-undersøgelsen, at den samfundsøkonomiske vurdering alene indregner umiddelbare gevinster i form af rejsetidsbesparelser, men ikke de afledte dynamiske effekter, herunder eksempelvis adgangen til kvalificeret arbejdskraft og virksomhedernes mulighed for at have et effektivt samspil med kunder, underleverandører og samarbejdspartnere.

I lovforslaget havde DI derfor gerne set, at de blev pointeret, at der positive dynamiske effekter ved udbygning af Køge Bugt Motorvejen.

Med venlig hilsen

Annette Christensen
Chefkonsulent