



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. september 2014
J. nr. 2014-3503

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. august stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 954:

”Er ministeren indstillet på, at der ved udarbejdelse af fremtidige beslutningsgrundlag for trafikale anlægsprojekter også inkluderes de forventede dynamiske effekter af hvert projekt med hensyn til regional/lokal vækst og jobskabelse samt andre effekter, der samlet set må forventes at indebære en markant højere samfundsøkonomisk forrentning end den nuværende interne rente, der er baseret på de rent trafikale effekter?”

Svar:

Den samfundsøkonomiske analyse bygger på et stærkt fagligt og forskningsbaseret grundlag, som sikrer en troværdig analyseramme på tværs af transportområdet. Den inkluderer samtidig størstedelen af de samfundsøkonomiske gevinster, som forbedringer af transportsystemet kan skabe.

Der foregår løbende et arbejde på at videreudvikle den samfundsøkonomiske analyse, således at den bedst muligt afspejler de samfundsøkonomiske effekter. Det omfatter bl.a. projekter, som har til formål at inddrage dynamiske effekter på arbejdsmarkedet og virksomhedernes produktivitet. Dette foregår i tæt samarbejde med DTU Transport og konsulenter som f.eks. Copenhagen Economics.

Sidstnævnte har udarbejdet et debatoplæg om inddragelse af bredere økonomiske effekter (heri indgår dynamiske effekter), som vil blive offentliggjort inden for kort tid. Heri anbefales det bl.a. at fortsætte arbejdet på en inddragelse af effekterne, hvilket Transportministeriet følger op på i samarbejde med DTU Transport. Det er dog vigtigt at understrege, at det ikke er ensbetydende med at projekter får en markant højere samfundsøkonomisk forrentning.

Copenhagen Economics vurderer, at en fuldstændig inkludering vil synliggøre op til 20 pct. ekstra samfundsøkonomiske gevinster for projekter med flest bredere økonomiske effekter. Heri er dog medregnet effekter på arbejdsmarke-



det, hvilket den samfundsøkonomiske analyse allerede i dag tager højde for, ligesom det er meget afhængigt af det konkrete projekt.

Arbejdet med den samfundsøkonomiske metode har senest betydet, at der faktisk indgår en arbejdsudbudsgevinst for samfundet af forbedringer af transportsystemet. Den interne rente er altså ikke, som det formuleres i spørgsmålet, baseret på rene trafikale effekter.

Med inkluderingen af en arbejdsudbudsgevinst afspejler den samfundsøkonomiske analyse nu både de positive effekter på arbejdsmarkedet og negative effekter ved øget skatteopkrævning. Mens sidstnævnte har været en del af analysen i mange år, så er inkluderingen af arbejdsudbudsgevinsten netop et resultat af Transportministeriets løbende arbejde på at forbedre metoden. Kort fortalt er baggrunden for arbejdsudbudsgevinsten, at lavere transportomkostninger i tid og penge for pendlere, erhvervsrejsende og godstransport øger gevinsten ved at arbejde, hvorfor arbejdsudbuddet vokser til gavn for samfundet.

Det er samtidig værd at bemærke, at der i analysen ligeledes indgår sparede transportomkostninger for virksomheder i tid og penge, hvorfor den interne rente her også inkluderer direkte produktivitetseffekter for virksomheder.

Ift. spørgsmålets fokus på regional/lokal økonomisk vækst og jobskabelse skal man være opmærksom på, at den samfundsøkonomiske analyse ikke er afgrænset til specifikke landsdele. Analysen betragter de samfundsøkonomiske konsekvenser for hele landet, hvorfor det er nettogevinsterne for samfundet, som er relevant. Det hindrer naturligvis ikke muligheden for at beskrive kvalitativt, hvordan et konkret projekt kan påvirke lokale virksomheder.

At den samfundsøkonomiske analyse dækker hele landet kan illustreres med et eksempel, hvor investeringer i den lokale infrastruktur forbedrer erhvervsvilkårene. Det vil alt andet lige føre til, at flere virksomheder vælger at flytte til dette område. Dermed skaber den forbedrede infrastruktur økonomisk vækst i lokalområdet, men såfremt virksomhederne er flyttet fra andre lokalområder, skal tabet for disse områder medregnes i analysen.

Selvom jeg er enig i, at forbedringer af transportsystemet giver dynamiske effekter gennem f.eks. øget produktivitet for samfundet, så er den isolerede kvantitative effekt ikke forskningsmæssigt velunderbygget. Derfor vil en inddragelse af sådanne effekter på nuværende tidspunkt svække troværdigheden omkring de samfundsøkonomiske analyser. Denne vurdering deles af DTU Transport.

Det er vigtigt for mig at understrege, at den samfundsøkonomiske analyse allerede i dag medregner hovedparten af de samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger. Samtidig vil en inkludering af dynamiske effekter ikke entydigt resultere i en højere samfundsøkonomisk forrentning, idet der kan være effekter, der kan trække i en negativ retning.



Vi er allerede i dag kommet et pænt stykke med inddragelsen af effekter på arbejdsmarkedet, men det er mit håb, at vi inden for en årrække i fællesskab med forskningsverdenen og udenlandske erfaringer, kan inkludere flere dynamiske effekter. Arbejdet vil fokusere på effekter ved agglomeration, som dækker over produktivitetseffekter af øget økonomisk aktivitet i et område. De vurderes af Copenhagen Economics at dække over den største del af de manglende dynamiske effekter.

Side 3/3

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at der inden årets udgang vil blive offentliggjort en ny samfundsøkonomisk vejledning på transportområdet, som vil give en nærmere beskrivelse af den gældende metode.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke