



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 13. december 2018
J. nr. 2018-6299

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 21. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 125:

Vil ministeren redegøre for de ti vejprojekter, som er færdiggjort, og som har haft de største realiserede gevinster (opgjort som de vejprojekter, som har haft de største realiserede interne renter)? Ministeren bedes samtidig opgøre det potentielle samfundsøkonomiske tab i kroner frem til i dag, hvis ikke vi havde anlagt de ti vejprojekter.

Svar:

Indledningsvist skal det bemærkes, at en direkte rangordning af projekter baseret på deres interne rente ikke nødvendigvis giver det mest retvisende billede af, hvilke projekter der repræsenterer størst absolut værdi for samfundet. Den interne rente angiver det relative samfundsøkonomiske afkast af et projekt – dvs. de samfundsøkonomiske gevinster set i forhold til de samfundsøkonomiske tab og omkostninger. Hvis anlægsudgifterne er lave, skal der således tilsvarende lavere gevinster til for at give en høj intern rente. Derfor kan det være mere relevant at se på nettonutidsværdien, som udtrykker den absolutte samfundsøkonomiske nettogevinst i nutidskroner af et projekt – dvs., forskellen mellem gevinster og omkostninger set over hele projektets levetid.

I forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag (VVM-undersøgelser) for større vejprojekter gennemføres normalt en samfundsøkonomisk beregning af projektet og eventuelle alternativer. Den samfundsøkonomiske beregning gennemføres på baggrund af modelberegninger af forventede fremtidige effekter af projektet samt forventninger til anlægsomkostningerne (anlægsoverslag). Der er imidlertid ikke en fast procedure og metode for at beregne realiserede samfundsøkonomiske effekter efter projekternes gennemførelse (såkaldte ex post-analyser).

Vejdirektoratet har indledt en proces med at afklare, hvordan man mere systematisk kan gennemføre evalueringer af projekters trafikale og samfundsøkonomiske effekter, efter at de er gennemført. Der knytter sig dog visse udfordringer til at beregne realiserede samfundsøkonomiske effekter – bl.a. fordi situationen efter projektets åbning skal sammenlignes med en samtidig hypote-



tisk situation, hvor projektet ikke er gennemført, og fordi de samlede effekter stadig skal baseres på en vurdering af projektets samlede levetid og dermed effekter mange år frem i tiden. Derfor vil evalueringen af samfundsøkonomien også efter projektets åbning skulle baseres på modelberegninger. Selv om Vejdirektoratet har gennemført de første af sådanne evalueringer, er de endnu kun gennemført for enkelte projekter.

I den forbindelse skal også nævnes, at Incentive i foråret 2018 udarbejdede en ex post-analyse for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet af samfundsøkonomien af en række infrastrukturprojekter i publikationen '[Ex post samfundsøkonomisk analyse af fem transportprojekter](#)'. Overordnet set viste analysen, at de konkrete anlægsprojekter i det store hele har givet de gevinster for samfundet, som var forventet, da projekterne blev besluttet.

For at give et indtryk af de samfundsøkonomisk mest rentable projekter, som er gennemført, har Vejdirektoratet opstillet to lister over de ti gennemførte vejprojekter, som ifølge beregningerne i deres beslutningsgrundlag er vurderet at have hhv. den største nettonutidsværdi (tabel 1) og hhv. de højeste interne renter (tabel 2). For at afgrænse opgaven er der alene medtaget projekter fra den seneste 10-årsperiode. Denne periode er desuden nogenlunde sammenfaldende med den periode, hvor der er beregnet samfundsøkonomi med interne renter og nettonutidsværdi på baggrund af Ministeriets samfundsøkonomiske metode. Der er i vidt omfang tale om sammenfald mellem de to opgørelser, idet otte af ti projekter går igen på begge lister – om end i en anden rækkefølge.

Tabel 1. Oversigt over gennemførte vejprojekter rangordnet efter beregnet nettonutidsværdi

Afsluttede projekter	Åbningsår	Intern rente (pct.)	NNV (mio. kr.)
Køge Bugt Motorvej udvidelse Greve S - Køge	2017	11,8	10.680
Syd om Odense nyt tilslutningsanlæg *	2016	35,6	7.400
E45 Skærup-Hornstrup udvidelse	2013	11,0	5.763
E20 Nr. Aaby-Middelfart	2014	8,5	3.150
Frederikssund MV 2. etape + Tværvej	2015	10,4	2.744
Næstved Omfartsvej	2016	12,9	2.359
Motorring 3 udvidelse	2008	10,2	1.670
Assentoft - Sdr. Borup	2014	14,2	1.048
Holbækmotorvej, udvidelse Fløng-Roskilde	2012	7,8	877
Motorring 4 udvidelse	2013	9,0	777

* Etape af udvidelse af motorvejen syd om Odense inkl. kommunal vej til supersygehus



Tabel 2. Oversigt over gennemførte vejprojekter rangordnet efter beregnet intern rente

Afsluttede projekter	Åbningsår	Intern rente (pct.)	NNV (mio. kr.)
E20 syd om Odense nyt tilslutningsanlæg *	2016	35,6	7.400
Assentoft - Sdr. Borup	2014	14,2	1.048
Nykøbing F Omfartsvej	2014	14,0	679
Næstved Omfartsvej	2016	12,9	2.359
Køge Bugt Motorvej udvidelse Greve S - Køge	2017	11,8	10.680
E45 Skærup-Hornstrup udvidelse	2013	11,0	5.763
Frederikssund MV 2. etape + Tvæervej	2015	10,4	2.744
Motorring 3 udvidelse	2008	10,2	1.670
Frederikssundmotorvej 1. etape	2011	9,0	730
Motorring 4 udvidelse	2013	9,0	777

* Etape af udvidelse af E20 syd om Odense inkl. kommunal vej til supersygehus.

Det bemærkes, at de samfundsøkonomiske beregninger af projekterne er gennemført med de på tidspunktet gældende forudsætninger. Som en konsekvens heraf er beregningerne af de enkelte projekter ikke fuldt sammenlignelige, idet forudsætningerne for beregningerne ikke er ens – herunder ift. diskonteringsår, prisniveau, kalkulationsrente, nettoafgiftsfaktor, forudsat trafikvækst efter åbning mv.

På det foreliggende grundlag er det i sagens natur heller ikke umiddelbart muligt at opgøre endeligt, hvilket samfundsøkonomisk tab man ville have oplevet frem til i dag, hvis de pågældende projekter ikke var gennemført. Som en grov indikation på den samlede værdi af projekterne for samfundet, kan der skeles til den samlede sum af projekternes beregnede nettonutidsværdier. Projekterne i tabel 1 (rangordnet efter nettonutidsværdi) repræsenterer de en samlet beregnet nettonutidsværdi på ca. 36 mia. kr. Projekterne i tabel 2 (rangordnet efter beregnet intern rente) repræsenterer de en samlet nettonutidsværdi på ca. 34 mia. kr. Disse opgørelser er dog underlagt samme forbehold som ovenfor angivet og er desuden udtryk for en levetidsberegning af infrastrukturprojekternes gevinster og omkostninger frem for et udtryk for projekternes samfundsøkonomiske gevinster frem til i dag, som det efterspørges i det stillede spørgsmål.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen