

## Referat af ”Infrastrukturprojekters betydning for vækst”

Henrik Tornblad, Grontmij A/S, er mødeleder til denne session og gennemgår kort sessionens opbygning.

### **Oplæg af Brian Gardner Mogensen, Grontmij A/S**

Aalborg Universitet: Vi skulle analysere et projekt for VD og Nordjyllands Amt, lavet af Rambøll, og der blev effekten undersøgt få år efter projektets færdiggørelse. Man så en tendens, men effekten var ikke ’konstant’ endnu og var stadig stigende.

Brian uddyber at man nok bør vente med 5 år efter projektets færdiggørelse.

Annette Kayser fra Københavns Kommune: Blot fordi en virksomhed ligger langs motorvejen er det ikke ensbetydende med at man har vækst.

Yderligere kommentar: Man ved ikke helt om et projekt medfører vækst, for man flytter vel egentlig bare noget fra et andet sted i landet. Der er også en politisk interesse i vækst, fordi det er så upræcist, og giver mange muligheder for at kunne trumfe på noget, der måske ikke er helt reelt.

Brian: Vi laver i Grontmij en vækstanalyse for at undersøge om der sker en tilvækst i beboerne for både kommuner og regioner før et infrastrukturprojekt. Der er en klar forskel mellem vækst og samfundsøkonomi på landsplan.

Fra DI: De laver årligt en undersøgelse af hvad virksomhederne i DK efterspørger, og samtlige virksomheder har Infrastruktur som nr. 1 på deres liste.

### **Oplæg af Ute Stemmann Grontmij A/S**

Der er ikke noget information i forhold til det maritime i forbindelse med Femern. Er der noget vækst? Sker der en realvækst eller kommer væksten til at ske i Sverige og Tyskland?

Spørgsmål: Er der blevet undersøgt i forhold til Jylland, eller har man kun set på Sjælland og Femern?

Man har taget udgangspunkt i de regionale data. F.eks. trafiktal til at fremskrive ud fra.

Spørgsmål: Hvor der de negative konsekvenser for Femern? Manglende gods med båd, stigende CO2udledning mm.?

Ute : Analysen har sit udgangspunkt fra en partialbetragtning, hvorfor nogle af spørgsmålene ikke kunne besvares, da de variable ikke har været kendt.

## Oplæg af Ask Lund Jacobsen, Grontmij A/S

Der blev spurgt til hvor mange nye virksomheder der startede op i Ringe i løbet af et år, med udgangspunkt i Ringe' forholdsvise lille størrelse. 161 % vækst skyldtes en stigning fra omkring 60 virksomheder til 100 virksomheder.

Man har måske kunne se ud fra arealerne merværdi efter anlæg af en motorvej? Det vil man måske godt kunne, men det skal ske ud fra markedsvilkår, svarer Ask.

Man kan ikke helt sammenligne med det amerikanske studie med 100 strækninger. Da befolkningstilvæksten i USA er væsentlig større end i Danmark. Ask svarer at man godt ved dette, men at man prøver at finde en reduceringsværdi, således at man kan sammenligne tallene mellem USA og DK.

Det er også en af årsagerne til at man laver nogle danske studier.

Casestudierne i DK giver ikke et statistisksignifikant resultat, så man vil afklare hvilke tiltag man bør gøre, med udgangspunkt fra andre områder.

Esbjerg har oplevet en kæmpe vækst i forhold til at der kommet en ny motorvej, og en mand fra Esbjerg Kommune ville gerne vide mere, men det er den sidste motorvej der bliver undersøgt i casen.

Diskussion:

Kommentarer: Det er vigtigt at man får undersøgt hvad der er den totale vækst på landsplan, for det værktøj mangler.

Spørgsmål: Bør man ikke fokusere mere på tilgængelighed og vælge motortrafikveje i stedet for motorveje da de er billigere? Annette fra DI siger at tipsgevinsten er større ved motorveje og at anlægsudgiften ikke er væsentlig større end en motortrafikvej.

Brian: Fra sin tid i vækstministeriet var infrastruktur noget der hører til i Transportministeriet.

Mand fra Transportministeriet siger at vækst i trafikken og i samfundet gennem infrastruktur stadig er i sit tidlige stadie mht. forskning.

Danske Havne: Man kan også via små infrastrukturprojekter som også kan være vanskelig at analysere effekten af, af og til har en høj effekt og muligvis vækst pga. det nye anlæg.

Man fokuserer ofte på tidsbesparelse og den deraf forbedrede samfundsøkonomi, men man bør måske også analysere på effekten i en forbedre vejstruktur til fremtiden.

En konsekvens ved at udvide med motorveje er at folk ofte er mindre villige til at flytte nærmere arbejdet og derfor pendler længere, med den konsekvens at pendlere stopper motorvejen, så man er nødt til at udbygge eller lave en helt ny motorvej.

Til sidst blev der gjort opmærksom på et oplæg til om tirsdagen omkring samfundsøkonomiske effekter gennem transportsektoren ved ham fra Transportministeriet, hvor diskussionen ville have nogenlunde samme udgangspunkt. (Her kunne et link på sin vis, vel være en ret god idé såfremt der ikke er nogen konflikt, ved at henvise til anden litteratur?)