Samfundsøkonomisk effekt af den 3. Limfjordsforbindelse med/uden arbejdsudbudsforvridning

## Forudsætninger

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af den 3. Limfjordsforbindelse baseret på den forventede trafik i 2035, hvor alle projekter i Infrastrukturplan 2035 forventes gennemført. De forventede trafikale effekter af den nye motorvej er beregnet med Den Grønne Mobilitetsmodel og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet. Anlægsbudgettet og enhedspriserne er i 2024-niveau.

## Hovedresultater

Som det fremgår af tabellen, så er projektet ikke samfundsøkonomisk rentabelt, når der benyttes 2024 prisindeks, da nettonutidsværdien er negativ (-188 millioner kroner) og den interne rente er på niveau med diskonteringsrenten (3,2 pct.). Hertil skal dog nævnes at de øvrige enhedspriser, der blandt andet benyttes til tidsgevinsterne, i 2024 p.t. er en prognose fra 2022.

Det er primært brugereffekterne i form af tidsgevinster, dvs. trafikanterne nu kan komme hurtigere frem, der bidrager til de positive effekter. De negative effekter for projektet er i høj grad anlægsomkostningerne, samt vedligeholdelses- og driftsomkostninger til vejanlæg, bygværker og tunnel.

Under hovedgruppen ’**Øvrige konsekvenser**’ findes underposten ’Arbejdsudbudsforvridning’ (tidligere kaldet Skatteforvridning) som i de aktuelle beregninger giver et negativt bidrag til nettonutidsværdien på 895 millioner kroner. Værdien kommer af et mindre arbejdsudbud, som følge af at staten skal finansiere projektet, og dermed har en ekstra skatteomkostning.

Hvis arbejdsudbudsforvridningen udelades af de samfundsøkonomiske beregninger, så stiger nettonutidsværdien til 707 (-188+895) mio. kroner, og den interne rente stiger til 3,5 %.

Tabel 1 - Samfundsøkonomi med 2024 indeks



