

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 7. marts 2016
J. nr. 2016-470

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 15. januar 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 254:

I den strategiske analyse af en Kattegatforbindelse fremgår det, at der vil være et tilskudsbehov til en Kattegat forbindelse mellem 5 og 92 mia. Det ønskes oplyst, hvad beløbet vil være under følgende forudsætninger:

- Anlægsomkostningerne er 25 pct. lavere (der regnes kun med 25 pct. overbudgettering).
- Realrente på 2 pct.
- Trafikvækst i perioden 2030-2055 på 1,4 pct. (som ved Femern Bæltforbindelsen).
- En forhøjelse af billetprisen med 50 kr. pr. køretøj.
- Maksimal hastighed på jernbanedelen på 250 km/t.

Der ønskes en samlet vurdering.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet om en beregning med spørgerens forudsætninger for Vejdirektoratet, som oplyser følgende:

”I den strategiske analyse af en Kattegatforbindelse er der foretaget en række følsomhedsberegninger, herunder beregninger med både lavere og højere skøn over anlægsomkostninger, renteniveau, trafikvækst og takster for biltrafikken. Der er dog ikke gennemført en beregning, hvor samtlige følsomhedsberegningerne kombineres.

Det er ikke umiddelbart muligt at gennemføre en beregning med præcis de forudsætninger, der efterspørges i spørgsmålet. Blandt andet vil en beregning med en lavere hastighed på jernbanen kræve, at der opstilles en ny/anden køreplan for den kollektive trafik, ligesom andre billetpriser/takster vil kræve nye trafikmodelberegninger.

Ud fra de allerede gennemførte trafikmodelberegninger kan der gennemføres en finansiel følsomhedsberegning, hvor følgende forudsætninger kombineres:



- Anlægsomkostninger 25 pct. lavere. Dvs. en anlægsomkostning på lidt over 88 mia. kr. (2015-priser)
- Realrenteniveau på 2 pct.
- Gennemsnitlig årlig trafikvækst i perioden 2030-2055 på 1,4 pct.
- Takstniveauet for biltrafikken på en Kattegatforbindelse fastsættes 25 pct. over takstniveauet for Storebæltsforbindelsen (i praksis betyder det +40-50 kr. for personbiler og +100-310 kr. for lastbiler, afhængig af den specifikke køretøjskategori).

Resultatet heraf bliver, at en fast Kattegatforbindelse kan være tilbagebetalt på ca. 38 år. Eller at der over 40 år vil være et overskud på ca. 4 mia. kr. (2015-priser).

Med hensyn til jernbanens bidrag til finansieringen af en Kattegatforbindelse bør det bemærkes, at der i analysen (ligesom det er tilfældet for Storebæltsforbindelsen i dag) ikke er forudsat en direkte sammenhæng mellem passagertallene og det mulige finansieringsbidrag fra jernbanen. En langsommere hastighed på jernbanedelen må, alt andet lige, forventes at medføre længere rejsetider og hermed færre passagerindtægter for togoperatøren.”

Som ved andre store infrastrukturprojekter er beslutningen om en Kattegatforbindelse en vigtig beslutning, der har meget vidtrækkende økonomiske konsekvenser – uanset hvordan man end vender og drejer det.

Jeg vil derfor gerne understrege, at vi i de beregninger vi i øvrigt foretager af store anlægsprojekter aldrig har baseret eller vil basere politiske beslutningsgrundlag på forudsætninger, der tager udgangspunkt i de mest optimistiske – og samlet set ret urealistiske – forudsætninger som dem, der er beskrevet ovenfor. Den reelle regning skal betales på et tidspunkt, og det kan ikke nytte, vi baserer os på ønsketænkning.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt