

Talemanuskript til brug for Samråd 23. august 2018 om Kattegatberegninger

Spørgsmål til samråd:

- **AF:**

”Vil ministeren oplyse, hvorfor ministeren besluttede at haste nye beregninger igennem for prisen på og finansieringen af en Kattegatbro uden togforbindelse?”

- **AG:**

”Vil ministeren oplyse, hvorfor ministeren valgte at offentliggøre de nye beregninger af en Kattegatbro uden togforbindelse og samtidig oplyste, at de er en god indikation af, at broen kan realiseres, når tallene er behæftet med så stor usikkerhed.”

- **AH:**

”Er ministeren enig i, at beregninger af store anlægsinvesteringer som en ny Kattegatbro bør ske på baggrund af grundige analyser og med de nyeste data til rådighed, således at den transportpolitiske debat sker på et så oplyst grundlag som muligt?”

- **AI:**

”Hvornår forventer ministeren, at der vil foreligge nye og grundigt analyserede beregninger af en Kattegatbro, og kommer beregningerne til at indeholde nye anlægsoverslag for både en vejforbindelse og en kombineret vej- og togforbindelse.”

Samrådstale:

Tak for ordet.

Jeg er glad for denne mulighed for at drøfte grundlaget for de beregninger, der har været foretaget omkring Kattegatforbindelsen, da jeg mener, det er vigtigt, at alle bliver klogere på, hvad der er op og ned i sagen. Jeg vil besvare de fire spørgsmål samlet.

Indledningsvist vil jeg bemærke, at det ikke min opfattelse, at beregninger for en ren vejforbindelse over Kattegat er hastet igennem.

Sagen er den, at jeg i forbindelse med den strategiske analyse af en fast forbindelse over Kattegat fra marts 2018 fandt det interessant også at få belyst, om der ville være potentiale for at anlægge en ren vejforbindelse.

Jeg bad derfor Vejdirektoratet om at komme med et bud på det.

Vejdirektoratet tog derefter fat i NIRAS, der lavede et groft skøn for anlægsomkostningerne. Derudover beregnede Vejdirektoratet selv, hvor stort indtjeningspotentiallet ville være ved en ren vejforbindelse.

Ud fra de første bud viste det sig, at en ren vejforbindelse forventedes at koste omkring 58 mia. kr., og med de estimerede indtægter ville anlægsomkostningerne kunne være dækket efter 32 år.

Det er klart, at beregningerne er baseret på et overordnet skøn, der er behæftet med usikkerhed. Når det er sagt, mener jeg imidlertid, at de udgør et fornuftigt grundlag for at igangsætte en ny strategisk analyse, hvilket er, hvad der på nuværende tidspunkt bliver arbejdet på.

Og jeg valgte at offentliggøre de nye beregninger, fordi jeg mener, at de er interessante for offentligheden at kende til. Det er således de første beregninger, der har vist, at en fast Kattegatforbindelse rent faktisk vil kunne være selvfinansierende.

Og det, mener jeg, er en god indikation af, at projektet kan realiseres. Samtidig er det naturligvis klart, at der skal yderligere undersøgelser til, når vi har at gøre med så omfattende et projekt, før en eventuel realisering af projekt kan besluttes.

Beslutninger om store projekter som Kattegatforbindelsen skal således ske på et oplyst grundlag og på baggrund af grundige analyser, hvor alle aspekter, der er forbundet med projektet, bliver belyst.

Som bekendt er normal praksis på transportområdet, at der ved vurdering af større infrastrukturprojekter foretages flere undersøgelser med en stigende grad af detaljering.

Sædvanligvis udarbejdes der således først en strategisk analyse eller screening, hvorefter der gennemføres en forundersøgelse, såfremt projektet ser lovende ud. Hvis også denne viser, at projektet er lovende, kan der foretages en VVM-undersøgelse, som kan bruges som beslutningsgrundlag.

I VVM-undersøgelsen vil alle relevante problemstillinger være belyst. Det gælder blandt andet projektets nøjagtige

linjeføring, konsekvenser for miljøet samt de økonomiske konsekvenser.

De miljømæssige konsekvenser og den nøjagtige linjeføring for en Kattegatforbindelse er endnu ikke belyst, mens de økonomiske konsekvenser kun har været undersøgt helt overordnet. Med afsæt heri er vi altså fortsat et stykke vej fra at have et beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratet arbejder aktuelt på en ny strategisk analyse, der forventes at være færdig medio oktober 2018. Analysen kommer til at indeholde nye økonomiske beregninger for både en ren vejforbindelse samt en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Herefter har vi et bedre bud på, hvorvidt henholdsvis en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse vil være realistiske.

Jeg vil dog minde om, at der allerede i den strategiske analyse fra marts 2018 er foretaget en vurdering af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat. Analysen viser som bekendt, at en sådan forbindelse vil kræve et meget stort offentligt tilskud for at kunne realiseres.

Det vil således kræve et offentligt tilskud på 42 milliarder kroner at finansiere en sådan forbindelse, hvis denne skal

være tilbagebetalt i løbet af 40 år. Det offentlige tilskud ligger vel at bemærke udover den pris, brugerne vil skulle betale for at anvende forbindelsen.

På den baggrund er det svært for mig at se, hvordan nye beregninger vil skulle kunne ændre mærkbart på det resultat. Men såfremt Vejdirektoratets beregninger skulle vise noget andet, er jeg naturligvis villig til at se på det.

Jeg vil afslutningsvist sige, at jeg ser store muligheder i en fast forbindelse over Kattegat og dets potentiale til at kunne binde Danmark sammen på en helt ny måde – uanset, om det er en ren vejforbindelse eller en kombineret forbindelse. Forbindelsen vil uden tvivl kunne føre til store gevinster for brugerne.

I den forbindelse vil jeg nævne, som det allerede har været fremme i pressen, at regeringen på finanslovsudspillet for 2019 har valgt at afsætte 60 millioner kroner til en forundersøgelse af en fast kattegatforbindelse. Således vil det være muligt at sætte gang i undersøgelsen allerede i 2019, såfremt den strategiske analyse viser, at projektet kan realiseres ved brugerbetaling.

Det rykker dog ikke ved, at der set fra min stol altid bør være et solidt økonomisk fundament for beslutninger om projekter, hvilket også er omdrejningspunktet for analyserne af en Kattegatforbindelse.

Tak for ordet.