



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 20. december 2007
J. nr. 004-U18-272

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 30. november 2007 stillet mig følgende spørgsmål 44 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 44:

"Ministeren bedes kommentere vedlagte notat vedr. en Kattegatforbindelse, herunder de præmisser der lægges til grund for beregningerne, herunder kilometerprisen, behovet for landanlæg, og ikke mindst beregningerne af den potentielle trafikmængde, som i notatet er baseret på 2006-tal og ikke er fremskrevet til det potentielle åbningsår. Det bemærkes, at TV2 Østjylland d. 27. november 2007 bragte en historie på baggrund af et notat vedr. økonomien i en eventuel forbindelse over Kattegat. Notatet er angiveligt udarbejdet i Transportministeriet. Flere trafikøkonomer kritiserede notatets beregningsmetoder og mente, at der er direkte fejl i den måde, regnestykket er stillet op på. Der henvises til §20 spørgsmål fra spørgeren om samme emne."

Svar:

Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål nr. S 83 stillet den 4. december 2007 af folketingsmedlem René Skau Björnsson (S), har det været muligt at fastslå, at indholdet af det vedlagte notat er identisk med et internt notat, som den 14. september 2007 blev udarbejdet af Transportministeriet til orientering af den daværende minister.

Ministeriets tal vedrørende en fast forbindelse over Kattegat er alene baseret på simple regneeksempler med udgangspunkt i anlægsudgifter og trafiktal fra den faste forbindelse over Storebælt og Møls-Liniens færgeruter på Kattegat. Af samme grund har ministeriet ikke offentliggjort materialet.

Egentlige skøn for effekten af en fast forbindelse over Kattegat vil kræve omfattende analyser af økonomi, trafik, besejlingsforhold og miljøeffekter.

Notatets præmisser fremgår klart. Der er ikke foretaget særlige analyser eller beregninger. De anførte regneeksempler er baseret på klare antagelser, som læseren kan danne sin selvstændige mening om. Det gælder også behovet for at etablere landanlæg, således at en fast forbindelse bliver koblet sammen med den øvrige trafikale infrastruktur, herunder også jernbanenettet. En fast forbindelse over Kattegat er et meget stort projekt, hvilket afspejles i regneeksemplet.



De samlede anlægsomkostninger i regneeksemplet er anslået til i omegnen af 110 mia. kr. i 2007-priser, jf. nedenfor:

Side 2/3

Anlæg	Skønnede omkostninger	Forudsætninger
Fast forbindelse over Kattegat	Ca. 90 mia.kr.	Længde ca. 48 km. Kilometerpris forudsat som for Storebæltsforbindelsen
Ca. 85 km ny motorvej	Ca. 6 mia. kr.	Etablering af motorveje mellem Gyllingnæs og E45 på Jyllandssiden samt mellem Røsnæs og Holbæk på Sjællandssiden. Gennemsnitlig anlægsomkostning på 75 mio. kr. pr. km motorvej.
Jernbanetilslutning	Ca. 10 mia. kr.	Etablering af dobbeltsporet jernbane mellem Kalundborg og Røsnæs samt mellem Gyllingnæs og Århus. Etablering af dobbeltspor på hele Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg
Højhastighedsbane til 300 km/t	Yderligere ca. 10 mia. kr.	Etablering af dobbeltsporet jernbane mellem Kalundborg og Røsnæs og mellem Gyllingnæs og Århus. Etablering af dobbeltspor på hele Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg Tilslutning til ny bane mellem København og Ringsted
I alt	106-116 mia. kr.	

Det fremgår af det til spørgsmålet vedhæftede notat, at de skønnede anlægsudgifter er baseret på normalt forudsatte enhedspriser ganget en fysisk afstand opmålt på kort. Beløbene er afrundet til nærmeste mia. kr. Regneeksemplet er baseret på forudsætning om, at Kattegatforbindelsen etableres mellem Røsnæs og Gyllingnæs. Herved er længden af forbindelsen skønnet til ca. 48 km. En anden linjeføring kan medføre, at forbindelsen bliver længere. Det kan gøre projektet dyrere.

Det fremgår endvidere af notatet, at ved anlæg af højhastighedsbaner med hastighedsgrænser på op til 300 km/t kommer man uden for normale erfaringer i Danmark. I eksemplet er den gennemsnitlige enhedspris pr. km fra projektet for en ny bane København–Ringsted lagt til grund for skønnet.

Vedrørende trafiktallene er regneeksemplet baseret på, at omkring 33 pct. af vejtrafikken på Storebæltsforbindelsen er trafik til og fra Midt- og Nordjylland, som vil kunne have fordel af en ny Kattegatforbindelse, og at den trafik, der i dag afvikles på Mols–Liniens overfarter på Kattegat, vil anvende den faste forbindelse. Dette bygger på trafiktal for 2006 for henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Mols-Liniens færger over Kattegat.



Med de anvendte forudsætninger vil beregningen indebære, at den gennemsnitlige daglige trafik på en ny Kattegatforbindelse kan blive i størrelsesordenen 12.000 køretøjer. Den gennemsnitlige daglige vejtrafik på Storebæltsforbindelsen var i 2006 27.600 køretøjer. På Mols-Liniens tre færgeruter på Kattegat overførtes i 2006 i gennemsnit 2.900 køretøjer pr. døgn.

Det antages i beregningerne, at trafikken over Kattegatforbindelsen vedvarende vil udgøre en fast andel af trafikken over Storebæltsforbindelsen. Denne andel svarer til ca. 44 pct. Dermed er regneeksemplet baseret på, at Kattegatforbindelsen vil opleve samme procentuelle vækst i vejtrafikken, som Sund & Bælt forventer på Storebæltsforbindelsen.

På baggrund af den nuværende takst for en personbil på Storebælt, der er 205 kr. inkl. moms, er det i notatet beregnet, at taksten for en personbil på en Kattegatforbindelse ville skulle være godt 1.500 kr. inkl. moms, forudsat at der er samme tilbagebetalingstid for de to faste forbindelser.

Årsagen til, at taksten på Kattegatforbindelsen bliver væsentligt højere end taksten på Storebæltsforbindelsen, er dels, at anlægsudgiften er større, dels at trafikken bliver mindre. Hvis taksten på Kattegatforbindelsen rent faktisk blev fastsat til 1.500 kr. pr. personbil, er det ikke givet, at man rent faktisk vil kunne realisere de forudsatte trafiktal. Omvendt kan trafiktallene naturligvis vise sig at blive højere end forudsat i regneeksemplet. Et egentligt skøn for trafikpotentialet for en fast forbindelse over Kattegat vil kræve, at der udarbejdes en trafikprognose, og at sammenhængen mellem trafiktal og takster belyses.

Regneeksemplet i notatet er baseret på samme indtægtsfordeling på en Kattegatforbindelse som på Storebæltsforbindelsen. I 2007 oppebærer A/S Storebæltsforbindelsen knap 700 mio. kr. årligt for jernbanens brug af den faste forbindelse over Storebælt. På det grundlag er beregningen af taksten for at bruge vejforbindelsen baseret på, at jernbanens betaling for at bruge en fast Kattegatforbindelse ville skulle være omkring 2 mia. kr. om året. Hvis jernbanens betaling skal være mindre, vil vejtrafikken alt andet lige skulle betale mere end de beregnede 1.500 kr. inkl. moms.

Som nævnt vil egentlige skøn for effekten af en fast forbindelse over Kattegat kræve omfattende analyser af økonomi, trafik, besejlingsforhold og miljøeffekter, som Transportministeriet ikke har gennemført.

Med venlig hilsen

Carina Christensen