



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 11. november 2008
Dok.id 004-u18-693
J. nr. 609-5

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. oktober 2008 stillet mig følgende spørgsmål 10 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 10:

"Ministeren bedes kommentere Rambølls nyligt udgivne rapport om de økonomiske aspekter i en Kattegatbro samt at sammenstille Rambølls rapport med screeningsrapporten fra Niras om Kattegatbroen, som er udarbejdet på foranledning af Transportministeriet."

Svar:

Forudsætningerne i Niras' rapport om en fast Kattegat-forbindelse fremgår klart, og beregningerne er detaljeret beskrevet. Rapporten fra Rambøll Management er væsentligt kortere, og det er vanskeligere at følge antagelser og beregninger.

Niras' rapport anfører, at de skønnede anlægsudgifter er opgjort til ca. 100 mia. kr. for linieføringerne tværs over Samsø. Rambøll kritiserer skønnet for at være for højt, men anvender det alligevel som udgangspunkt for sine analyser. De to rapporter er dermed enige om, at den billigste Kattegat-forbindelse med de nødvendige landanlæg kan forventes at koste omkring 100 mia. kr.

Jeg vil særligt fremhæve to punkter, hvor forudsætningerne for de to rapporter adskiller sig fra hinanden. Det drejer sig om antagelserne om trafikvækst og trafikspring.

Niras har i sine beregninger anvendt Sund & Bælts forventninger til den langsigtede vækst i den øst-vestgående biltrafik på 1,5 pct. Denne vækstforudsætning ligger således til grund for Sund & Bælts beregninger af tilbagebetalingstider for Storebæltsforbindelsen.

De finansielle antagelser for Femern-projektet anvender en lidt større trafikvækst på 1,7 pct., fordi der her er tale om international trafik, der vokser hurtigere end indenlandsk trafik.

Rambøll har i sit hovedscenarie forudsat en årlig vækst i biltrafikken på 2,2 pct.

Rambøll anfører, at det ikke er usandsynligt med en vækst i biltrafikken på 3,8 pct. årligt på en eventuel fast forbindelse over Kattegat. Det er meget høje vækstantagelser. Hvis forbindelsen åbner i 2025 eller 2030, som Rambøll antager, og tilbagebetalingstiden er 30 år, vil vokse med ca. 200 pct. ved en gennemsnitlig vækstrate på 2,2 pct. om året. Det vil sige tre gange så meget biltra-



fik som i dag. Ved en vækstrate på 3,8 pct. om året, så vil biltrafikken være vokset med godt 500 pct. efter 50 år. Såfremt sådanne stigningstakter i vejtrafikken forekommer, vil det medføre meget betydelige trængselsproblemer i store dele af landet.

Ud over den årlige vækst i biltrafikken regner Rambøll med et trafikspring på 40 pct., idet man henviser til erfaringerne fra de andre faste forbindelser. Trafikspring er imidlertid specifikke for den enkelte forbindelse og afhænger af de konkrete forhold ved den enkelte forbindelse. Man kan derfor ikke antage samme trafikspring på Kattegat som på Storebælt, Øresund eller Femern Bælt. Ved åbningen af Storebæltsforbindelsen var der ikke noget alternativ i form af andre broer, hvorfor trafikspringet i øst-vest trafikken blev så stort. I løbet af de sidste ti år har trafikken indstillet sig på eksistensen af en fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

Niras har estimeret trafikspringet på en eventuel Kattegat-forbindelse på baggrund af hollandske erfaringer, som tager højde for den rejsetidsbesparelse, en fast Kattegat-forbindelse vil medføre. Niras har regnet sig frem til, at trafikspringet på en fast Kattegat-forbindelse vil være 15 pct.

På trods af forskellene i forudsætningerne om trafikvækst og trafikspring er det overordnede indtryk, at de to rapporter ikke er så forskellige i deres konklusioner, som man umiddelbart kunne få indtryk af.

Hvis en fast Kattegat-forbindelse skulle realiseres inden for rammer, der svarer til dem, der kendes fra Storebælt, Øresund og Femern, munder begge rapporter ud i, at projektet ikke kan finansieres med brugerbetaling alene.

Niras konkluderer i sine finansielle beregninger, at der skal ydes et offentligt tilskud på 40-50 mia. kr., for at projektet er driftsøkonomisk rentabelt.

For at få en fornuftig driftsøkonomi i sit hovedscenario med en årlig trafikvækst på 2,2 pct. friholder Rambøll i sine beregninger en fast Kattegat-forbindelse for udgifter på ca. 25 mia. kr. til landanlæg, som dermed skal finansieres af staten over finansloven. Disse landanlæg er dog nødvendige for forbindelsen og de ville ikke kunne forventes bygget, hvis den faste Kattegat-forbindelse ikke skulle blive bygget. Herudover arbejder Rambøll i sine beregninger med en manko på ca. 14 mia. kr. efter 30 år (benævnt "restværdi"). Samlet svarer det til et tilskudsbehov på omkring 40 mia. kr.

Rambøll begrundes "restværdien" med, at broens levetid er længere end 30 år. Det er korrekt, at for de eksisterende forbindelser er der antaget en levetid på mindst 100 år. Den tilbagebetalingstid, der er forudsat ved Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femern Bælt-forbindelsen, er ikke baseret på levetiden, men ud fra ønsket om et finansielt robust projekt. Rambølls antagelse om en "restværdi" svarer til at forlænge tilbagebetalingstiden ud over de 30 år og forudsætter derfor en højere finansiell risikovillighed end ved de hidtidige broprojekter.



Hvad angår landanlæggene er det for statsfinanserne og skatteyderne uden betydning, om staten finansierer landanlæg uden for rammerne af en Kattegat-forbindelse eller yder et tilsvarende tilskud til en Kattegat-forbindelse. Det samlede træk på statskassen er det samme.

Niras' rapport konkluderer, at en rent brugerfinansieret forbindelse ikke er mulig med de trafikmængder, der forventes de næste mange år.

Rambølls konklusion er i realiteten den samme. Når Rambøll anvender forudsætninger som svarer til dem, vi kender fra de faste forbindelser, må staten finansiere landanlæg for ca. 25 mia. kr. og projektet efter 30 år have en manko på omkring 14 mia. kr.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed