

Det talte ord gælder.



Talepapir til brug for samråd den 6. november 2008 om en fast forbindelse over Kattegat

Spørgsmål B: Ministeren bedes redegøre for forskellene i de to rapporter om en fast forbindelse over Kattegat fra henholdsvis Niras og Rambøll Management.

Spørgsmål C: Ministeren bedes redegøre for regeringens planer m.h.t. en ny undersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat.

Jeg vil - med formandens tilladelse –
besvare de to spørgsmål samlet.

Tak for det hr. formand.

Sammenligning
af rapporter –
Spørgsmål B

Som spørgsmålet antyder, er der to rapporter om en fast forbindelse over Kattegat. Én er udarbejdet af konsulentfirmaet Niras for Transportministeriet. Niras har arbejdet ud fra et kommissorium, som et flertal af Folketingets partier kunne tilslutte sig under behandlingen af B 29 i vinter.



Den anden rapport er udarbejdet af konsulentfirmaet Rambøll Management for Region Midtjylland.

Niras' rapport

I sin rapport analyserer Niras de driftsøkonomiske og finansieringsmæssige konsekvenser ved en brugerbetalt fast forbindelse over Kattegat. Det er i rapporten forudsat, at broen åbner i 2020. Niras' rapport blev offentliggjort den 28. august 2008.

Rambølls rapport

Den 10. oktober i år offentliggjorde Region Midtjylland Rambølls rapport om en fast Kattegat-forbindelse.

Det fremgår af forordet til Rambølls rapport, at den har til formål at supplere Niras' rapport.



Forudsætningerne i Niras' rapport fremgår klart. Det gælder lige fra kommissoriet til beregningerne og analyser. Alle antagelser er detaljeret beskrevet.

Rambølls rapport er væsentligt kortere, og det er vanskeligere at følge antagelser og beregninger.

Linieføring og
anlægsskøn

Niras' rapport har generelt overvejet to mulige korridorer. En korridor går fra Kalundborg til Hov over Samsø. Den anden korridor forbinder Sjællands Odde med Djursland.

Ved valget af korridorer er der lagt vægt på:



- at der skal være tale om trafikale fordele samt,
- at forbindelsen skal være så billig og så skånsom over for miljøet som mulig.

Niras og Rambøll enige om pris på 100 mia. kr.

Den billigste løsning i Niras' rapport er en forbindelse fra Kalundborg tværs over Samsø til Hov. Niras anslår anlægsomkostningerne til en sådan forbindelse med tilhørende nødvendige landanlæg til ca. 100 mia. kr.

Derudover har Niras regnet på en linieføring over den sydlige del af Samsø samt en linieføring mellem Odden og Djursland.



Anlægsskønnene for de to alternative linieføringer er henholdsvis 116 mia. kr. og 137 mia. kr.

Rambølls rapport lægger Niras' anlægsskøn for den første løsning til grund for sine analyser. De to rapporter er altså sådan set enige om, at den billigste Kattegat-forbindelse med de nødvendige landanlæg kan forventes at koste omkring 100 mia. kr.

Rambøll anfører ganske vist, at denne anlægspris er meget høj i sammenligning med prisen for tidligere broanlæg, men der anføres i rapporten ingen nærmere dokumentation for dette udsagn.



Forskelle i de to rapporter

Der bliver spurgt til forskellene mellem de to rapporter.

Hvad angår anlægsudgifterne, kommer regnemaskinerne i Niras og Rambøll frem til samme overslag for den billigste løsning på 100 mia. kr.

Hvad angår indtægtssiden, regner de to regnemaskiner sådan set også på samme måde, men de lægger forskellige forudsætninger til grund.

Det er navnlig den forventede biltrafik, hvor de to rapporter anvender forskellige forudsætninger. Det gælder:

- væksten i biltrafikken og



- springet i biltrafikken på grund af forbindelsen

Trafikvækst

Niras har i sine beregninger af væksten i biltrafikken anvendt Sund & Bælts forventninger til den langsigtede vækst i den øst-vestgående biltrafik på 1,5 pct. om året i gennemsnit. Det er denne vækstforudsætning, som Sund & Bælt lægger til grund for sine beregninger af tilbagebetalingstiderne for Storebæltsforbindelsen.

Femern-forbindelsen bliver til tider nævnt i denne sammenhæng. Trafikken over Femern Bælt har i sagens natur en høj andel af international trafik, herunder godstrafik. International godstrafik vokser hurtigere, end den



indenlandske trafik. Med dette udgangspunkt antages på Femernforbindelsen en årlig vækst på 1,7 pct. Det vil sige en lidt højere vækst end på Storebælt.

Rambøll har i sit hovedscenario forudsat en årlig trafikvækst på 2,2 pct. Rambøll henviser til, at det er Infrastrukturkommissionens forventning til væksten i biltrafikken.

I andre scenarier arbejder Rambøll med en vækst i biltrafikken på 3,8 pct. årligt.

Det er meget høje vækstantagelser.

Hvis vi, som Rambøll gør, antager at broen åbner i 2025 eller i 2030, så er der tale om en årlig vækst først i de ca. 20 år



frem til broens åbning og dernæst i de 30 år, som udgør broens tilbagebetalingstid. Altså i alt 50 år.

En konstant vækst på 2,2 pct. i 50 år medfører, at biltrafikken vil vokse med ca. 200 pct. Det vil sige en tredobling af biltrafikken.

Hvis broen åbner i 2025 og trafikvæksten er 3,8 pct. om året som Rambøll antager, så vil biltrafikken være vokset med godt 500 pct. efter 50 år.

Man kunne fristes til at spørge, hvordan alle de biler skal komme ind ad Holbæk-motorvejen? Det er jo biltrafikken der skal finansiere forbindelsen.



Vi har lige besluttet at udvide Holbæk motorvejen til 6 spor mellem Roskilde og Fløng, men nu bliver jeg da helt i tvivl, om det er nok – eller om vi skal op på det dobbelte antal spor.

Rambølls analyse er baseret på, at vi tilvejebringer rammerne for en meget høj vækst i biltrafikken de næste 50 år.

Det er jeg politisk uenig i. Det er regeringens målsætning, at vi skal skabe rammerne for, at en stor del af trafikvæksten kommer til at finde sted i den kollektive trafik.

Trafikspring

Ud over en høj årlig vækst i biltrafikken regner Rambøll med et trafikspring på



40 pct. Rambøll henviser her til erfaringerne fra de andre faste forbindelser.

På den kommende Femern-forbindelse er trafikspringet beregnet til 40 pct.

Trafikspringets størrelse afhænger af de konkrete forhold ved hver enkelt forbindelse. Man kan derfor ikke antage samme trafikspring på Kattegat som på Storebælt, Øresund eller Femern Bælt.

Jeg vil gerne pege på et meget vigtigt forhold, når man diskuterer trafikspring for en fast Kattegat-forbindelse:

Der er allerede slået bro mellem Øst- og Vestdanmark.



I løbet af de sidste ti år har borgere, virksomheder, ja hele trafikken indstillet sig på, at der er en fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark. Den tilpasning vil ikke blive gentaget, hvis forbindelse nummer to åbner.

Niras har trukket på hollandske erfaringer for at estimere trafikspringet på en eventuel Kattegat-forbindelse. De hollandske erfaringer tager højde for den rejsetidsbesparelse, en fast Kattegat-forbindelse vil medføre.

På den måde har Niras regnet sig frem til, at trafikspringet på en fast Kattegat-forbindelse vil være på omkring 15 pct.

Konklusioner ens
i de to rapporter

De forskellige forudsætninger om udviklingen i biltrafikken udgør de



væsentligste forskelle mellem de to rapporter.

Det overordnede billede er imidlertid, at de to rapporter ikke er så forskellige i deres konklusioner, som man umiddelbart kunne få indtryk af.

Både Niras og Rambøll konkluderer, at projektet ikke kan finansieres med brugerbetaling alene. Ud over en takst på 900 kr. for en returbillet for en personbil, skal der skydes omkring 40 mia. kr. i projektet, hvis det skal realiseres inden for en model, der svarer til den, der kendes fra Storebælt, Øresund og Femern.

Niras konkluderer, at der skal gives et offentligt tilskud på mindst 40 mia. kr.



for, at projektet er driftsøkonomisk rentabelt.

Også Rambøll lægger til grund, at projektet skal have meget betydelig støtte for at få en fornuftig driftsøkonomi i hovedscenariet med en årlig vækst i biltrafikken på 2,2 pct.

For det første sparer Rambøll Kattegatforbindelsen for udgifter til de nødvendige landanlæg. For det andet regner Rambøll med at der efter 30 år er en manko i broselskabets regnskab på ca. 14 mia. kr.

Når Rambøll friholder Kattegatforbindelsen for udgifter på ca. 25 mia. kr. til landanlæg, skal de finansieres af staten over finansloven.



Disse landanlæg er dog nødvendige for, at en Kattegat-forbindelse kan fungere, og de ville ikke kunne forventes bygget uden en fast Kattegat-forbindelse. Det er den samme udfordring på både Øresund og Femern, hvor indtægter fra forbindelserne skal finansiere landanlæggene.

Rambølls forslag svarer til, at staten flytter tilskuddet til en Kattegat-forbindelse fra den ene lomme til den anden lomme. De 25 mia. kr. skal jo under alle omstændigheder betales af staten.

For at illustrere hvor mange penge det er, kan jeg nævne, at der i trafikaftalen



for 2003 blev afsat ca. 26 mia. kr. til statslige trafikinvesteringer 10 år frem.

Det andet argument Rambøll arbejder med til at reducere støttebehovet er, at der efter 30 år er en manko på ca. 14 mia. kr. Rambøll kalder det en "restværdi".

Rambøll begrundet denne "restværdi" med, at broens levetid er længere end 30 år. Og derfor kan man ifølge Rambøll have en længere tilbagebetalingstid.

Det er rigtigt, at den tilbagebetalingstid, der er forudsat ved Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femern Bælt-forbindelsen er kortere end levetiden for anlægget. Og der er oven i købet en rigtig god grund til det.



Lidt firkantet kan man sige, at forskellen mellem tilbagebetalingstiden og anlæggets levetid udgør en sikkerhedsmargin for projektets økonomi. Hvis indtægterne skulle svigte i en periode vil der være noget tilbagebetalingstid at give af.

Rambølls antagelse om en "restværdi" svarer til at forlænge tilbagebetalingstiden ud over de 30 år. Hvis det forslag blev fulgt, ville staten løbe en større finansiel risiko end ved de hidtidige broprojekter.

Når man lægger den sparede udgift til landanlæg på 25 mia. kr. sammen med restværdien på 14 mia. kr. viser det sig,



at Rambøll også regner med et tilskudsbehov på omkring 40 mia. kr.

40 mia. kr. er ganske mange penge, uanset hvordan man vender og drejer det.

Konklusion –
Spørgsmål C

Min konklusion er derfor, at Niras og Rambøll er enige om de skønnede anlægsudgifter på ca. 100 mia. kr. for linieføringerne tværs over Samsø.

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. Også i Rambølls regnestykke mangler der rundt regnet 40 mia. kr. for



at få økonomien til at hænge sammen på samme vilkår som de andre faste forbindelser.

Rambølls forudsætning for, at broens økonomi kan hænge sammen er, at vi tilvejebringer rammerne for en meget høj vedvarende vækst i biltrafikken de næste 40 - 50 år. Jeg tror, man kan diskutere det fornuftige i den antagelse.

Rambølls rapport viser også, at økonomien i forbindelsen bliver bedre, hvis det forudsatte åbningstidspunkt udskydes fra 2020 til 2030.

Det bekræfter sådan set, at der er tale om et spændende projekt, der dog først vil være aktuelt om mange år.



Ny undersøgelse
– Spørgsmål C

Jeg ser ikke på nuværende tidspunkt noget behov for at igangsætte nye undersøgelser, uden at der samtidig ændres på de forudsætninger, der har ligget til grund for beregningerne.

Afslutning

Afslutningsvis vil jeg gerne takke for denne mulighed for at kommentere de to rapporter.

Jeg ser frem til at drøfte eventuelle spørgsmål Trafikudvalget måtte have.