



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 4. februar 2009
Dok.id 784423
J. nr. 004-U18-823

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 306 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V).

Spørgsmål nr. 306:

"Hvad begrundes prisdifferensen i passagen af henholdsvis Øresund og Storebælt? Herunder bedes oplyst, om broafgifterne i står i proportionalt forhold til byggeomkostningerne af de 2 faste forbindelser?"

Svar:

Taksterne på de faste forbindelser er ikke alene fastsat ud fra anlægsomkostningerne, men ud fra selskabernes samlede økonomi, herunder gældens størrelse og trafikmængderne.

Opgjort i 2008-priser kostede Øresundsforbindelsen 21 mia. kr. og Storebæltsforbindelsen 34 mia. kr. Ved udgangen af 2007 udgjorde Øresundsbro Konsortiets gæld 19 mia. kr. og A/S Storebælts gæld 31,5 mia. kr. Øresundsforbindelsen forventes at være gældfri 30 år efter åbning, mens Storebæltsforbindelsen forventes at være gældfri 25 år efter åbning.

Aktuelt er listepriisen for en personbil på Øresundsforbindelsen 275 kr. inkl. moms, mens den på Storebæltsforbindelsen er 215 kr. inkl. moms.

Der er på de to faste forbindelser en række forskellige rabatprodukter. Rabatprodukterne er tilpasset de forskellige markeder, som de to faste forbindelser opererer på. Prisdifferensen er langt større på Øresundsforbindelsen, end den er på Storebæltsforbindelsen. Derfor er det lønsomt at tilbyde flere og større rabatter på Øresund end på Storebælt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed