

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 12. juni 2009
Dok.id 847752
J. nr. 004-U18-1068

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. maj 2009 stillet mig følgende spørgsmål 937 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål nr. 937:

"Vil ministeren kommentere vedhæftede bilag omkring økonomien ved en Kattegat-forbindelse alene baseret på tog?"

Svar:

Det er spændende, at der er gjort et forsøg på matematisk at analysere økonomien i en Kattegatforbindelse udformet som en ren jernbaneforbindelse baseret på en magnetbane.

Matematik kan bruges til mange ting, men i den omtalte analyse, tegnes et forholdsvis forsimplet billede af virkeligheden. Således baserer forfatteren sig på ganske få observationer og gør flere steder i analysen den antagelse, at virkeligheden kan beskrives lineært.

Forfatteren har i sin analyse overset udgifterne til etablering af landanlæg. Det fremgår af side 41 i rapporten 'Screening af en fast forbindelse over Kattegat', som blev udarbejdet af konsulentfirmaet Niras, og som Transportministeriet offentliggjorde den 28. august 2008, at en magnetbane ikke kan indgå i Bane-danmarks øvrige net, og at en magnetbane skal have sine egne stationer og terminaler. Den af forfatteren forudsatte anlægsudgift på 65 mia. kr. vil dermed skulle tillægges udgifter til landanlæg, stationer mv.

Forfatteren har i sin beregning af den forventede tilbagebetalingstid ikke taget højde for renteudgifterne forbundet med at finansiere en brugerbetalt fast forbindelse over Kattegat. Forfatteren har derudover forudsat, at alle billetindtægter fra brugerne af magnetbanen tilfalder Kattegatforbindelsen og dermed alene medvirker til at betale anlægsinvesteringen og de løbende udgifter til drift, vedligeholdelse og reinvesteringer af en fast forbindelse. Der er dermed tilsyneladende ikke afsat penge til en operatør for at drive og vedligeholde magnetbanetrafik på en fast forbindelse.

Det fremgår af side 41 i 'Screening af en fast forbindelse over Kattegat', at magnetbaner ikke blev analyseret yderligere. Begrundelsen var, at etableringsom-



kostningerne er meget store, og at to konkrete magnetbaneprojekter i Tyskland er opgivet. Det gælder et projekt til etablering af en magnetbane mellem Berlin og Hamborg hhv. mellem München og München Lufthavn.

Det fremgår endvidere af side 40 i 'Screening af en fast forbindelse over Kattegat', at prisen for en kombineret vej- og jernbanebro ikke vil være væsentligt højere end prisen for en ren jernbanebro.

På baggrund af screeningsrapporten og den efterfølgende følsomhedsanalyse udarbejdet af Niras på baggrund af DTU Transports enhedspriser, som blev offentliggjort den 25. september 2008, er konklusionen, at en Kattegatforbindelse ikke kan realiseres inden for rammerne af en Storebæltsmodel. Hvis forbindelsen skal gennemføres, kræver det betydelig offentlig (med-) finansiering.

Forligspartierne bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland.

Ét af de projekter, der skal indgå som et centralt element i forbindelse med opstillingen af scenarier, er etablering af en fast bane- og vejforbindelse over Kattegat. Der vil blive gennemført en analyse, der skal afdække det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, herunder perspektiverne i en tættere integration mellem den østjyske byregion og hovedstadsområdet, samt de drifts- og samfundsøkonomiske omkostninger ved en forbindelse over Kattegat. Analysen skal endvidere vurdere de økonomiske og trafikale konsekvenser for Storebæltsforbindelsen samt afdække konsekvenserne for trafikmønstrene på bane og vej i den østjyske transportkorridor.

Analysen skal trække på resultaterne fra den ny landsdækkende trafikmodel, der udvikles af DTU Transport sideløbende med arbejdet med de strategiske analyser. Målet er, at centrale dele af landstrafikmodellen vil være klar til brug i 2011, således at den kan indgå som en integreret del af arbejdet med analyserne.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed