

## Talemanuskript til brug for samråd om brugerfinansiering af infrastruktur

---

### **Spørgsmål H, I, J, K og L**

Spørgsmål H: *Ministeren bedes uddybe følgende i*

*regeringsgrundlaget: ”Regeringen ønsker at bygge videre på erfaringerne fra projektet for bygning af Kronprinsesse Marys Bro ved Frederikssund og undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerfinansiering af konkrete nye infrastrukturprojekter.”*

Spørgsmål I: *Kan ministeren garantere, at regeringen ikke indfører brugerbetaling på dele af eller hele Kalundborgmotorvejen?*

Spørgsmål J: *Vil regeringen undersøge mulighederne for at indføre brugerbetaling på dele af eller hele den fremtidige sjællandske tværmotorvej (Kalundborg-Slagelse- Næstved-Rønnede)? Eller kan det allerede afvises?*

Spørgsmål K: *Vil regeringen undersøge mulighederne for at indføre brugerbetaling/betalingsanlæg på en eller flere af broforbindelserne i Region Sjælland? Eller kan det allerede nu afvises?*

Spørgsmål L: *Ved hvilke konkrete infrastrukturprojekter vil regeringen undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerfinansiering? Og hvordan vil regeringen i praksis indføre brugerfinansiering på de forskellige infrastrukturprojekter (via betalingsanlæg, GPS m.v.)?*

### **Indledning**

Tak for de fem samrådsspørgsmål. Med formandens tilladelse vil jeg tillade mig først at besvare spørgsmål H om, hvad der står i regeringsgrundlaget i forhold til brugerfinansiering af infrastruktur.

Derefter vil jeg besvare spørgsmål I, J og K under ét.

Spørgsmålene handler om brugerbetaling på konkrete veje og broer på Sjælland.

Og til sidst vil jeg besvare spørgsmål L om, hvor hel eller delvis brugerfinansiering af infrastruktur kan blive aktuelt. Og om, hvordan det kan indføres i praksis.

[Afvent formandens godkendelse].

Tak for det.

## ***Spørgsmål H***

I regeringsgrundlaget står der, at regeringen ønsker at bygge videre på erfaringerne fra projektet for bygning af Kronprinsesse Marys Bro ved Frederikssund og undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerfinansiering af konkrete nye infrastrukturprojekter.

Den kommende fjordforbindelse ved Frederikssund er som bekendt et projekt, der delvist finansieres af brugerne.

Statskassen bidrager med omkring en tredjedel af finansieringsbehovet svarende til ca. 650 mio. kr., mens broens brugere finansierer resten, som er ca. 1.350 mio. kr. Der er forudsat en betaling på 15 kr. for personbiler og 45 kr. for lastbiler, og projektet skal ifølge anlægsloven være tilbagebetalt på 40 år.

Projektet er besluttet i den grønne forligskreds. Det skete ved aftalen af 21. marts 2013 indgået mellem den daværende regering – bestående af Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti – og Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Man kunne også gå endnu længere tilbage i tid og nævne aftalerne om forbindelserne over Storebælt, Øresund og

Femern. Alle sammen aftaler som spørgernes parti, Socialdemokratiet, er part i.

Det, der står i regeringsgrundlaget, er sådan set bare, at vi ønsker at bygge videre på de erfaringer, som man får i forbindelse med etablering af Fjordforbindelsen. Måske kan det bane vejen for at realisere andre gode infrastrukturprojekter.

Regeringen ønsker at teste om hel eller delvis brugerfinansiering også kan være relevant i forbindelse med andre rentable projekter.

Jeg vil gerne slå fast, at regeringen ikke ønsker at indføre brugerbetaling på allerede eksisterende veje. De finansieres af staten og stilles gratis til rådighed for borgerne. Det skal de blive ved med.

Bilisterne lægger som bekendt rigeligt med afgifter i statskassen i form af registreringsafgifter, grøn ejeravgift, afgifter på brændstof, forsikringer osv.

Det, der er anført i regeringsgrundlaget, betyder, at regeringen vil undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerfinansiering af konkrete, nye projekter, der hvor det kan give mening.

Det kan være i forbindelse med projekter, der ellers aldrig var blevet realiseret, hvis staten eller det offentlige skulle finansiere det alene. Et eksempel er Storebæltsforbindelsen, der sandsynligvis aldrig var blevet til noget uden brugerbetaling.

Det kan også være i forbindelse med nye projekter, der giver en fordel, som bilisterne er villige til at betale for. For eksempel fordi man sparer tid i forhold til en eksisterende forbindelse. Fjordforbindelsen ved Frederikssund er netop et eksempel på det.

### ***Spørgsmål I, J og K***

Jeg vil nu gå videre til spørgsmål I, J og K, som jeg vil besvare under ét. Spørgsmålene handler om brugerbetaling på konkrete veje og broer på Sjælland.

Regeringen vil undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerbetaling af nye infrastrukturprojekter. Derfor har vi også skrevet det ind i vores regeringsgrundlag.

Jeg synes umiddelbart ikke, at de stykker infrastruktur på Sjælland, der er nævnt i spørgsmål I, J og K, forekommer relevante i forhold til brugerbetaling.

Vi ønsker som sagt ikke at indføre brugerbetaling på allerede eksisterende veje eller broer. De betales af staten og stilles gratis til rådighed. Bilisterne betaler rigeligt i skatter og afgifter. Langt mere end hvad det offentlige bruger på vejinfrastruktur.

Det leder frem til det sidste spørgsmål L om, hvilke konkrete infrastrukturprojekter, som vi vil undersøge mulighederne for helt eller delvist at brugerfinansiere. Og om hvordan brugerbetaling kan ske i praksis.

### ***Spørgsmål L***

Hel eller delvis brugerfinansiering kan for eksempel blive relevant i forbindelse med en havnetunnel i København. Det vil vi se nærmere på i forbindelse med den planlagte forundersøgelse af projektet, som skal gennemføres i samarbejde med de lokale parter.

Med finanslovsaftalen for 2017 er der afsat et statsligt bidrag til forundersøgelsen af en havnetunnel. Undersøgelsen vil blandt andet skulle belyse finansieringsmulighederne. Det gælder både direkte brugerbetaling fra trafikanterne og indirekte bidrag via grundværdistigninger.

Et andet eksempel kunne være en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, som der fra svensk side har været en betydelig interesse i.

Et tredje eksempel er en Kattegat-forbindelse, hvor brugerbetaling også vil være en nødvendig forudsætning.

Spørgsmålet om brugerfinansiering handler om, at der er begrænset med midler at investere for. Og det gælder uanset, at der faktisk ligger mange projekter i skuffen, der har en god samfundsøkonomi.

Derfor har vi også en pligt til at afsøge alle relevante muligheder, herunder brugerbetaling, for at få finansieret de gode projekter. Men selvfølgelig kun der, hvor det giver mening.

I forhold til spørgsmålet om, hvordan brugerfinansiering i praksis kan indføres, så har vi allerede i dag en del erfaringer fra blandt andet Storebælt og Øresund. Der er også erfaringer med free flow-systemer i Sverige og Norge, som vil kan trække på. Det er i det hele taget et område, hvor der efterhånden er en del erfaringer at trække på.

Det, der står i regeringsgrundlaget, er jo netop, at vi ønsker at bygge videre på de erfaringer, vi får fra etableringen af

Kronprinsesse Marys Bro ved Frederikssund. Det gælder både i forhold til, hvordan projektet organiseres og finansieres og den praktiske indførelse af brugerbetaling.

Modellen for etablering af Kronprinsesse Marys Bro er som nævnt besluttet i den grønne forligskreds af et bredt flertal af Folketingets partier.

Alle må da være interesserede i at drage nytte af og bygge videre på de erfaringer, vi kan udlede af vores fælles projekter.

Tak for ordet.