

Bilisterne betaler for at staten kan spare

Staten påfører bilister omkostning på 608 mio. kr.

- blot for selv at spare 460 mio. kr.

Hvordan hænger det sammen?

Bilisternes omkostninger

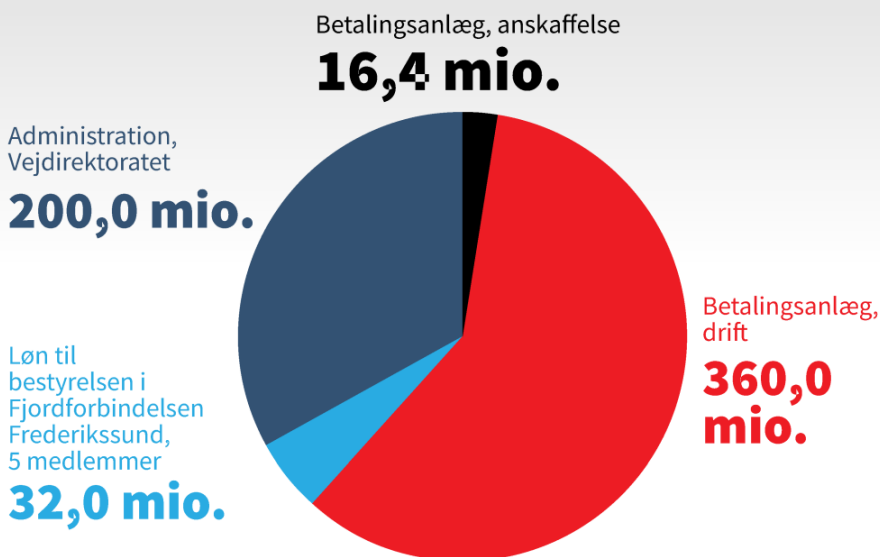
Jo, for at drive broen er der en række faste drifts-/basisomkostninger, som er pålagt bilisterne. Det er omkostninger som ingen reelt har gavn af, men som over en 40-årig periode i 2018-prisniveau udgør:

- Betalingsanlæg, anskaffelse: Kr. 16.400.000,- * 1 = 16.400.000,-¹
- Betalingsanlæg, drift: Kr. 9.000.000,- * 40 = 360.000.000,-²
- Løn til bestyrelse: Kr. 800.000,- * 40 = 32.000.000,-³
- Vejdirektoratet til administration: Kr. 5.000.000,- * 40 = 200.000.000,-⁴
- **I alt: Kr. 608.400.000,-.**

Dette beløb dækkes også af brugerbetalingen – og skal indtjenes før der afdrages én krone på anlægsgælden på kr. 1.399.700.000,-
– og så er der tilmed tale om omkostninger som fuldstændig kunne spares væk, hvis man afskaffede brugerbetalingen.

Bilisterne betaler: Ekstra omkostninger ved brugerbetalt bro

Bilisterne på Kronprinsesse Marys Bro bliver pålagt ekstra omkostninger som ingen har gavn af, men som over en 40-årig periode udgør:



I alt, over 40 år: **608,4 mio.**

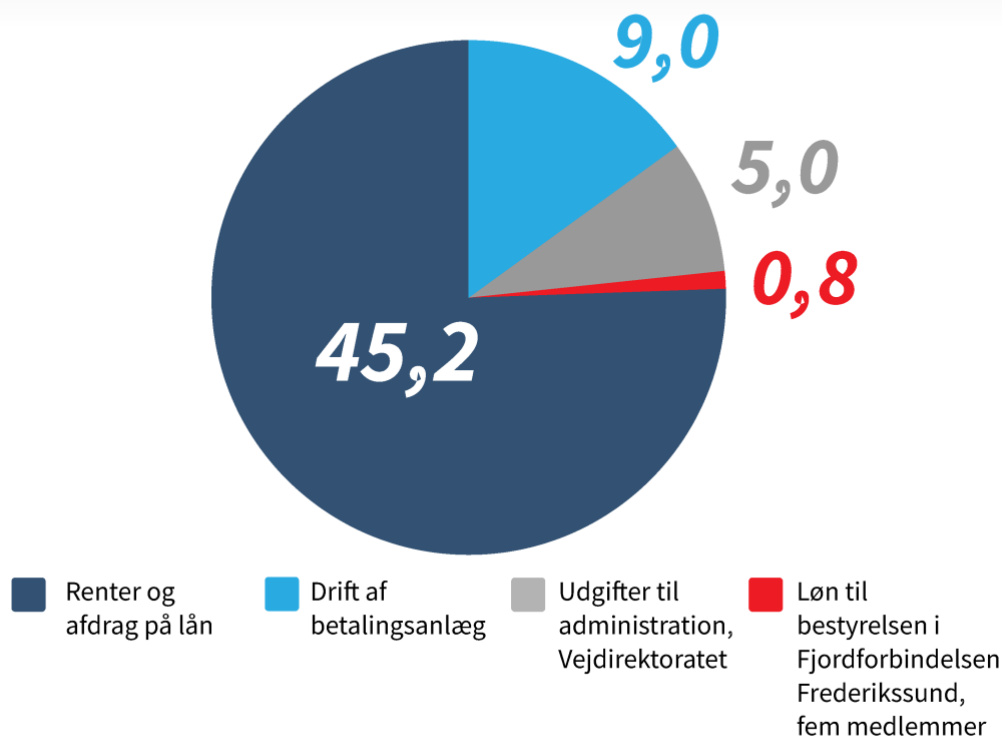
Kilde: Transportministeriet/Vejdirektoratet Grafik: kirchgassner.dk

Tallene herover stammer fra oplysninger givet i svar til Kenneth Jensen af transportministeren den 20. august 2018 (j.nr. 2018-4100)⁵, i ministersvar på spørgsmål 278 fra Mattias Tesfaye⁶ og oplysninger om størrelsen af bestyrelsens honorarer fra fjordforbindelsens regnskaber og hjemmeside.⁷

Sat op på en lidt anden måde, så skal de 60 mio. kr., som er det årlige krav til indtægter fra broen⁸, anvendes til følgende:

Brugerbetaling: Hvad går pengene til?

De årlige omkostninger til driften af fjordforbindelsen udgør 14,8 mio. kr. Det er næsten en fjerdedel af den årlige regning på 60 mio. kr. som skal finansiere broen.



Kilde: Transportministeriet/Vejdirektoratet Grafik: kirchgassner.dk

Så vidt de 608 mio. kr. Men hvordan med de 460 mio. kr. som staten sparer?

Statens udgifter over 40 år:

De 460 mio. kr. er hvad staten reelt skal betale mere over de næste 40 år, end de allerede betaler, for at sikre fuld statslig finansiering af Kronprinsesse Marys Bro – og altså sløjfe brugerbetalingen helt.

Her er hvad staten allerede har af omkostninger de næste 40 år:

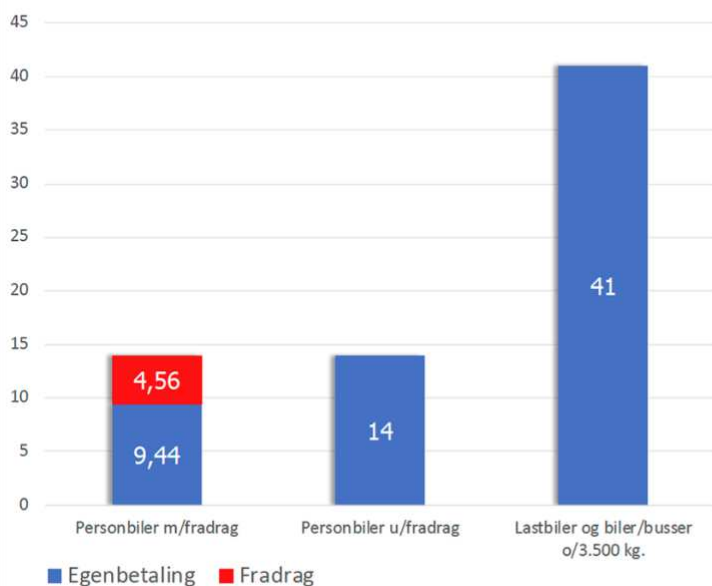
- Pendlerfradrag: Kr. 10.000.000,- * 40 = 400.000.000,-⁹
- Skattestyrelsens omk. til adm. af pendlerfradrag: Kr. 1.800.000,- * 40 = 72.000.000,-¹⁰
- Momsindtægt: kr. 1.086.240,- * 40 = -43.449.600,-
- Tab af erhvervsskat: Kr. 6.167.040 * 40 = 246.681.600,-
- **I alt: Kr. 675.232.000,-.**

Tallene herover stammer fra beregninger baseret på Vejdirektoratets basisscenarium med årssdøgngrafik på 12.000 køretøjer¹¹, og fordeling på køretøjer over og under 3.500 kg. samt erhvervs- og privatkørsel, baseret på Vejdirektoratets oplysninger i notat/svar 18/14453-4 af 16. oktober 2018 til Kenneth Jensen på

spørgsmål stillet til ministeren¹². Beregningerne er vedlagt som bilag 1. Oplysninger om omkostninger forbundet med skattefradraget stammer fra Skatteministeriets lovforslag 146:

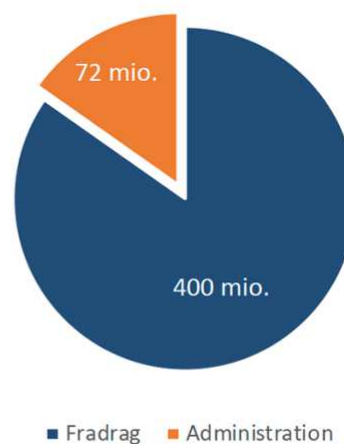
Pendlerfradraget i tal

Med det foreslåede pendlerfradrag sparer man kr. 4,56 i skat tur/retur på vej til/fra arbejde én tur dagligt på hverdage.



Statens regning

Frdraget koster statskassen 10 mio. kr. årligt. Dertil kommer en forventet udgift på 1,8 mio. kr. årligt i administration for Skattevæsenet. I alt 472 mio. kr. i meromkostning for staten over 40 år.



Kilde: Skatteministeriet. Beregning og grafik: Kenneth Jensen.

Resultat ved fjernelse af brugerbetaling

Jf. transportministerens svar på TRU 2017-2018 sprg. 778 af 20. september 2018 (j.nr. 2018-4728)¹³ er det cirka 1,4 mia. kroner af anlægssummen som låne- og dermed brugerfinansieres. I ministerens svar til Kenneth Jensen af 20. august 2018 (j.nr. 2018/4100)¹⁴ er beløbet oplyst til at være "op til 1,35 mia kr., alt efter hvad den samlede anlægsomkostning ender med at blive.

Matthias Tesfeye har i henvendelse af 8. januar 2019 bedt om at få oplyst det præcise tal. Det er af ministeren den 6. februar 2019 oplyst til kr. 1.399.700.000,- ved at sammenholde svar på spørgsmål 278 og 280 til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget¹⁵.

Det efterlader følgende resultat ved afskaffelse af brugerbetalingen:

- Samlede omkostninger for staten ved brugerbetalt model: Kr. 675.232.000,-
- Finansieringsbehov: Kr. 1.399.700.000,-
- **Underskud: Kr. 724.468.000,-**

Resultat med anvendelse af anlægsreserve

Staten har ikke regnet med den sædvanlige overhead til den statslige anlægsreserve på konto 28.11.13, som man normalt gør. I ministersvar nr. 278 af 6. februar 2019¹⁶ oplyser ministeren til gengæld, at Fjordforbindelsen Frederikssund selv råder over en anlægsreserve på kr. 264,4 mio.¹⁷

Anvendes dette ikke til anlæg, hvad det ikke tyder på p.t., så nedbringes finansieringsbehovet til fjordforbindelsen, og regnestykket er nu:

- Samlede omkostninger for staten ved brugerbetalt model: Kr. 675.232.000,-
- Finansieringsbehov: Kr. 1.399.700.000,-
- Anlægsreserve: kr. 264.400.000,-
- **Underskud: Kr. 460.068.000,-**

Det kræver altså alene tilførsel af yderligere kr. 460.068.000,- i 2018-prisniveau fra staten, at afskaffe brugerbetalingen, hvis reserven anvendes til finansiering:

Statens udgifter over 40 år

Opgjort i 2018-priser



Udgifter over 40 år:

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Pendlerfradrag: | |
| <u>10.000.000 x 40</u> | <u>400.000.000</u> |
| Skats adm. af pendlerfradrag: | |
| <u>1.800.000 x 40</u> | <u>72.000.000</u> |
| Momsindtægt: | |
| <u>1.086.240 x 40</u> | <u>-43.449.600</u> |
| Tab af erhvervsstat: | |
| <u>5.771.332 x 40</u> | <u>246.681.600</u> |
| I alt | 675.232.000 |

Ved afskaffelse af brugerbetaling bortfalder statens udgifter til pendlerfradrag og tab af erhvervsstat samt indtægter fra moms.

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Finansieringsbehov | <u>1.399.700.000</u> |
| Omkostning ved brugerbetalt model | <u>675.232.000</u> |
| Underskud | 724.468.000 |

Ved afskaffelse af brugerbetaling bortfalder statens udgifter til pendlerfradrag og tab af erhvervsstat samt indtægter fra moms.

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Finansieringsbehov | <u>1.399.700.000</u> |
| Omkostning ved brugerbetalt model | <u>675.232.000</u> |
| Anlægsreserve | <u>264.400.000</u> |
| Underskud | 460.068.000 |

Kilde: Transportministeren, Vejdirektoratet og Skatteministeriet. Beregning: Kenneth Jensen Grafik: kirchgassner.dk og Kenneth Jensen

Brofinansiering på usikker grund

Med i betragtning skal også tages, at der er stor usikkerhed om, hvorvidt en årsdøgntrafik på 12.000 køretøjer, med 12 % lastbiler og lastvogntog overhovedet er realistisk.

I erkendelse af hvor svært det bliver at få folk til at vælge den nye betalingsforbindelse, så indskrev man i anlægslovens § 2 stk. 2 flg. regel:¹⁸

"Vejdirektoratet kan i overensstemmelse med færdselslovens § 92 og efter forhandling med Frederikssund Kommune og med politiets samtykke træffe bestemmelser om trafikregulerende foranstaltninger på Kronprins Frederiks Bro og J. F. Willumsens Vej og på de i § 1, stk. 1, nævnte vejstrækninger, jf. lovens bilag 1, der indvirker på vejens udnyttelse og indretning med henblik på at reducere den gennemkørende kørsel."

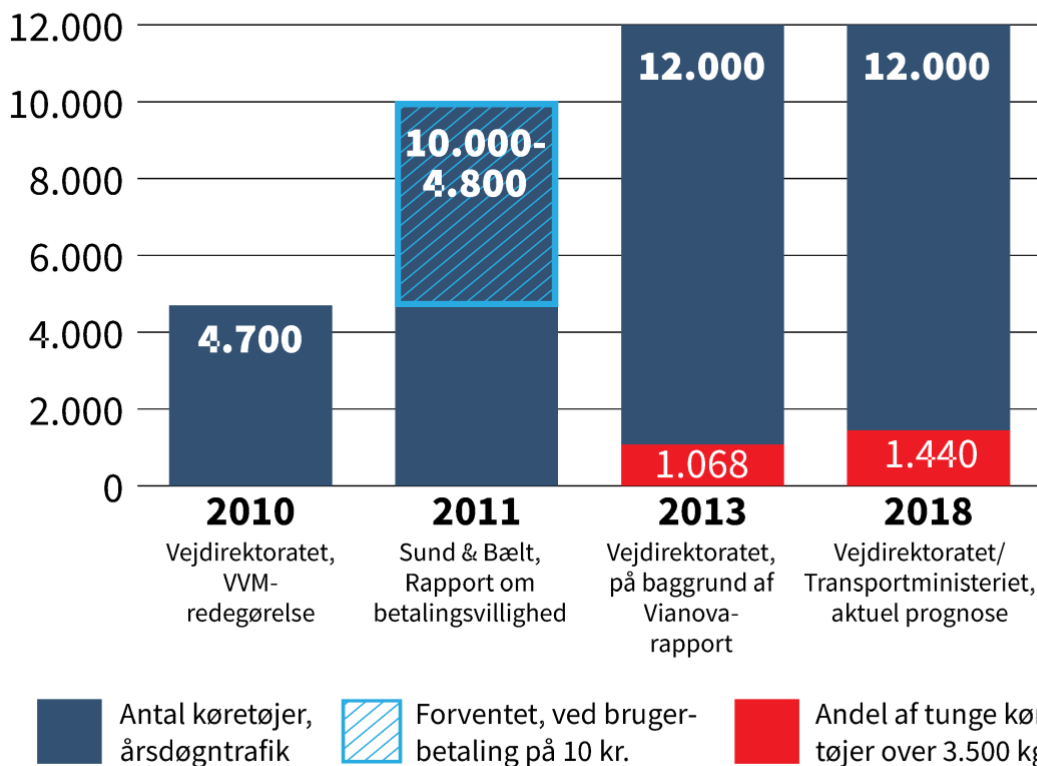
Denne regel er omsat til Vejdirektoratets eget sprog i deres vurdering af trafikale tiltag på J.F. Willumsensvej af 16. november 2017 (dok. 17/06848-18):¹⁹

"De trafikregulerende foranstaltninger skal have til formål, at reducere den gennemkørende kørsel over Kronprins Frederiks Bro og dermed flytte en del af trafikken derfra og over på den nye fjordforbindelse og på den måde øge indtægtsgrundlaget for den nye fjordforbindelse og dermed sikre den forudsatte tilbagebetalingstid."

Se blot denne fremstilling af de mange forskellige prognoser gennem tiden²⁰:

Magisk trafikprognose: Hvor kommer bilerne fra?

Siden Vejdirektoratets første prognose i 2010, er Transportministeriets forventninger til det daglige antal køretøjer på uforklarlig vis steget eksplosivt.



Kilde: Transportministeriet/Vejdirektoratet Grafik: kirchgassner.dk

Trafiktallet er altså mere end usikkert, og det er økonomien i hele projektet dermed også, hvis brugerbetaling fastholdes.

Brofinansiering på usikker grund

Transportministeriets eget indtægtskrav på 60 mio. kr. i årlig omsætning, kan kun opfyldes ved et dagligt antal køretøjer på 12.000.

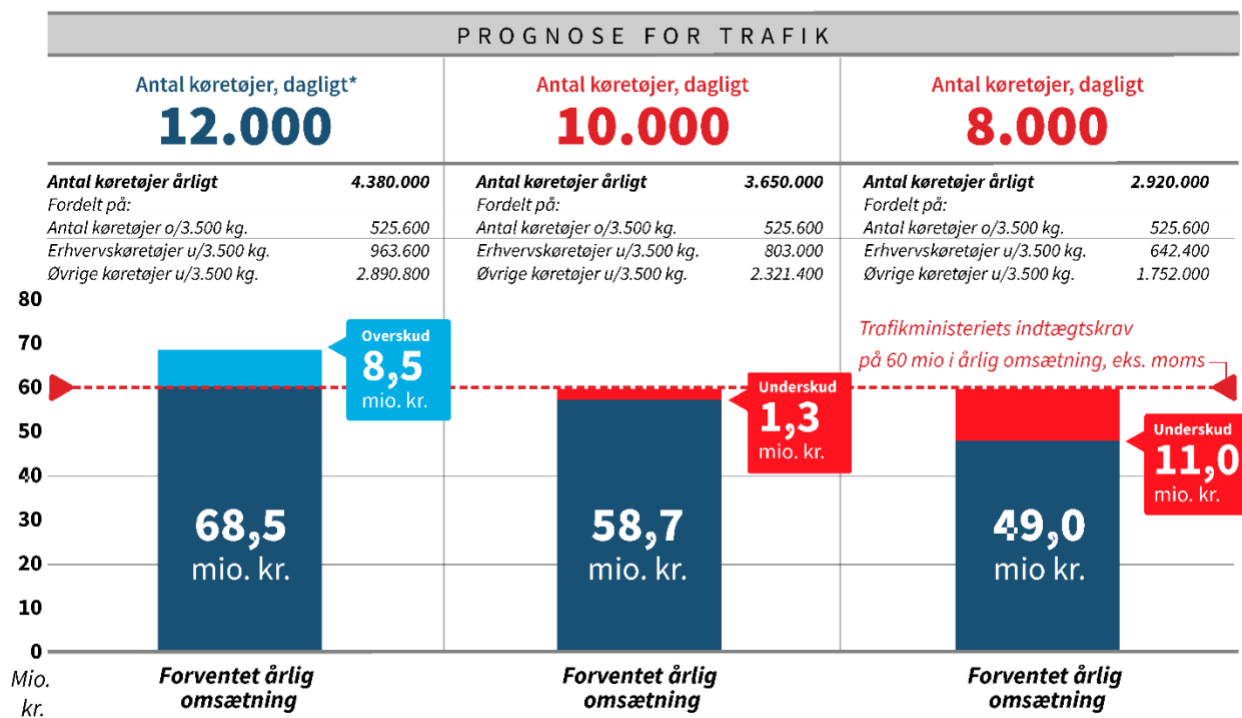
Et tal der ligger langt fra Vejdirektoratets prognose på 4.700 daglige

køretøjer fra vvm-redegørelsen i 2010, og 4.800 - 10.000 køretøjer i Sund og Bælts rapport om betalingsvillighed fra 2011. (ved brugerbetaling på 10 kr.)

Beregninger viser, at fjordforbindelsen

giver underskud allerede ved 10.000 daglige køretøjer.

Alle beregninger er foretaget ved en broafgift på 14 kr. for køretøjer under 3,5 ton og 41 kr for køretøjer over 3,5 ton.



* Transportministeriets prognose, tre år efteråbning

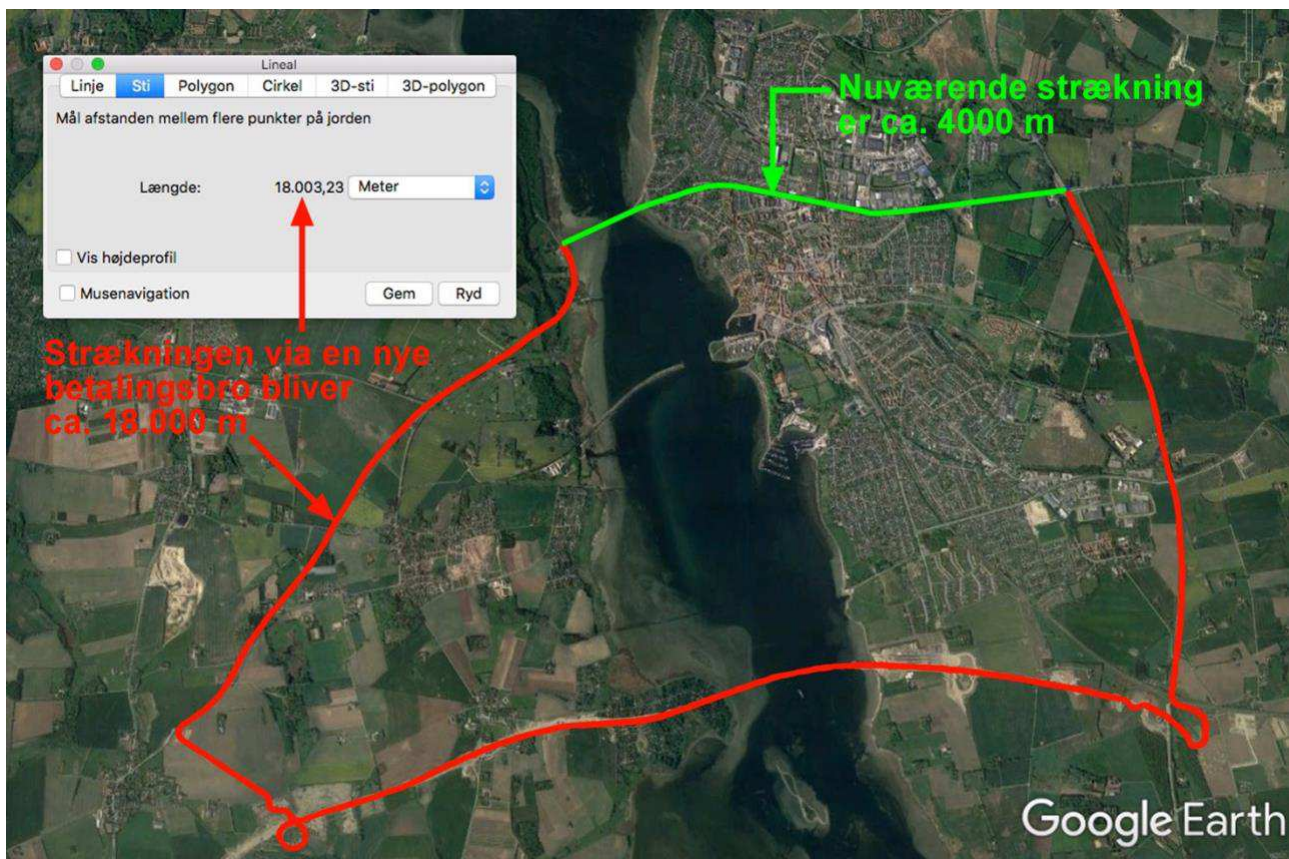
Kilde: Transportministeriet/Vejdirektoratet **Beregninger:** Kenneth Jensen **Grafik:** kirchgassner.dk

Pressede vognmænd

Den eneste sikre indtægtskilde er p.t. lastbiler og lastvogntog over 3.500 kg, som er tvunget over den nye bro – ofte med en stor omvej til følge.

Ud over broafgiften på 82 kr. tur/retur skal vognmændene således også køre 28 km ekstra, hvis de fra Jægerspris skal til/fra fx Halsnæs, Hillerød, Slangerup, Farum o.lign., og det koster mange penge i både tid, brændstof og slidtage - for slet ikke at tale om miljøbelastningen!

Her vil de vakse fortalere af broafgiften hævde, at det opvejes af sparet tid i køen ved Kronprins Frederiks Bro. Men der er kun kø cirka halvanden time morgen og aften på hverdage, hvor de færreste vognmænd passerer fjorden. Omvejen og broafgiften, den rammer til gengæld alle døgnets timer, hele året rundt.



Mere information

Se vores hjemmeside: www.nejtilbroafgift.dk

Kontakt:

For uddybning af beregninger: Kenneth Jensen – 21 69 11 39 / keje@frederikssund.dk

For brug af infografik: Martin Kirchgässner – 26 18 37 44 / mkirchgassner@gmail.com

Kilder og dokumentation

¹ Jf. TRU sprg. 278. [Ministerens svar af 6. februar på spørgsmål af Mattias Tesfaye](#) (A), j.nr. 2019-276.

² Jf. [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 20. august 2018, j.nr. 2018-4100.

³ Jf. [Fjordforbindelsen Frederikssunds årsrapport for 2017](#), note 3, side 37.

⁴ Jf. [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 20. august 2018, j.nr. 2018-4100.

⁵ Jf. [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 20. august 2018, j.nr. 2018-4100.

⁶ Jf. TRU 2018-2019, sprg. 278. [Ministerens svar af 6. februar på spørgsmål af Mattias Tesfaye](#) (A), j.nr. 2019-276.

⁷ Jf. [Fjordforbindelsen Frederikssunds årsrapport for 2017](#), note 3, side 37.

⁸ Jf. [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 20. august 2018, j.nr. 2018-4100.

⁹ [Lovforslag 146, 2018-2019](#), fremsat af skatteministeriet den 30. januar 2019.

¹⁰ Jf. pkt. 4.2 i bemærkninger til [Lovforslag 146, 2018-2019](#), fremsat af skatteministeriet den 30. januar 2019.

¹¹ Jf. Vejdirektoratets notat (dok. 18/14453-4) bilagt [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 31. oktober 2018.

¹² Jf. Vejdirektoratets notat (dok. 18/14453-4) bilagt [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 31. oktober 2018.

¹³ Jf. TRU 2017-2018, sprg. 778. [Ministerens svar af 20. september 2018](#).

¹⁴ Jf. [transportministerens svar](#) til byrådsmedlem Kenneth Jensen af 20. august 2018, j.nr. 2018-4100.

¹⁵ Jf. TRU 2018-2019, sprg. 280. [Ministerens svar af 6. februar på spørgsmål af Mattias Tesfaye](#) (A), j.nr. 2019-276.

¹⁶ Jf. TRU 2018-2019, sprg. 278. [Ministerens svar af 6. februar på spørgsmål af Mattias Tesfaye](#) (A), j.nr. 2019-276.

¹⁷ Jf. TRU 2018-2019, sprg. 278. [Ministerens svar af 6. februar på spørgsmål af Mattias Tesfaye](#) (A), j.nr. 2019-276.

-
- ¹⁸ Lov nr. 1519 af 27. december 2014: [Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund](#).
- ¹⁹ Jf. [notat om vurdering af trafikale tiltag på J.F. Willumsensvej](#) af 16. november 2017.
- ²⁰ Se [Vianovas rapport](#) (side 7) og [Sund og Bælts rapport om betalingsvillighed](#) (side 25).