

Svar (18/5 2000)**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Sund & Bælt har oplyst følgende:

Sund & Bælt følger nøje udviklingen i trafikken og kapaciteten i betalingsanlægget og har især fokus på spidsbelastningstidspunkter, hvor der er fare for kødannelse i betalingsanlægget. Med den nuværende udformning af betalingsanlægget er der ca. 10 dage om året hvor kapacitetsgrænsen nås. Prognosen for trafikken på Storebæltsforbindelsen forudsiger fortsat trafikvækst. Nyskabt trafik efter Øresundsbroens åbning er inkluderet i prognosen, og denne trafik forventes især at øge spidsbelastningerne på betalingsanlægget i vestgående retning. Dette skyldes, at bilister fra Malmø vil køre hjemmefra og være fremme ved betalingsanlægget i nogenlunde samme tidsrum som bilister fra København.

På baggrund af ovenstående har Sund & Bælt besluttet at udvide betalingsanlægget med to baner i vestgående retning. De to nye baner forventes at kunne tages i brug den 1. juni.

Spm. nr. S 2595

Til trafikministeren (8/5 2000) af:

Mariann Fischer Boel (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser det formodes at få for tilbagebetalingstiden, hvis man med de seneste trafikmæssige prognoser anvender rabatmodellen fra Øresundsforbindelsen på Storebæltsforbindelsen?«

Svar (18/5 2000)**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Sund & Bælt har oplyst følgende i forlængelse af de oplysninger, jeg afgav ved besvarelsen af spørgsmål S 2016 af 4. april 2000 samt 2380 af 5. maj 2000:

A/S Storebæltsforbindelsens økonomi påvirkes for det første direkte af ændrede gennemsnitlige takster og for det andet af de konkurrerende færgeruters muligheder for at fortsætte færgedrift på kommerciel basis.

Angående førstnævnte vurderes det, at indførelsen af en pristrappe på Storebælt, magen til den, der introduceres på Øresund, vil føre til et

fald i indtægterne på 280-320 mio. kr. årligt ekskl. moms. Trafikanalyserne viser, at gennemsnitstaksten vil falde fra de nuværende knap 225 kr. til 140-150 kr., mens trafikken forventes at stige med ca. 15 pct. som følge af de lavere takster. Samlet set giver pristrappen således anledning til et fald i trafikindtægterne fra personbilerne på 25-30 pct.

Baggrunden for dette fald er, at trafikken på Storebælt i modsætning til bytrafikken på Øresund er forholdsvis uelastisk, hvilket hænger sammen med, at turene er længere og dermed udgør brotaksten ikke så stor en andel af den totale rejsepris. Hertil kommer, at en stor del af trafikken på Storebælt er erhvervs trafik, som er relativt ufølsom over for takstændringer. En pristrappe kan derfor heller ikke forventes at give anledning til en markant styrkelse af den erhvervs mæssige integration mellem Øst- og Vestdanmark. Det vil fortrinsvis være fritidstrafikken, der vil få glæde af takstnedsættelsen.

Angående påvirkningen af konkurrerende færgeruter vurderes det, at indførelsen af en pristrappe på Storebælt vil gøre det umuligt at få en fornuftig rentabilitet i færgeruterne syd og nord for broen. A/S Storebælts støtte til Spodsbjerg-Tårs vil blive forøget, ligesom Storebælt efter alt at dømme også skal yde støtte til en færgerute på Kattegat.

Det vurderes, at støtten til færgeruterne nord og syd for broen kan komme til at udgøre 150-200 mio. kr. årligt i 2000-priser med uændret færgefart.

Samlet set vurderes indførelsen af samme pristrappe som på Øresund at forringe Storebælts økonomi med 430-520 mio. kr. årligt i 2000-priser, hvilket vil bringe tilbagebetalingstiden for selskabets gæld op på omkring 55 år. Ved tilbagebetalingstider af denne længde vil der være betydelig risiko for, at gælden ikke kan tilbagebetales. Det er beregnet, at selskabets nuværende gæld på ca. 38 mia. kr. i givet fald vil vokse til ca. 64 mia. kr. i år 2028, hvor den vil toppe. A/S Storebælt vil således have under-skud i de første 30 år, såfremt man indfører en pristrappe som på Øresundsbroen.

Det skal understreges, at resultatet er særdeles følsomt for ændringer i især de trafikale og finansieringsmæssige forudsætninger.

Dertil kommer, at pristrappen vil forringe DSBs trafikgrundlag. Jernbanernes tab må vurderes af DSB.