

næppe kunne opnås større besparelser, fordi gennemførelsen af jernbaneanlægget vil blive dyrere, når vej og bane ikke bygges samlet. Hertil kommer, at vejtrafikken fortsat skal benytte de eksisterende veje på Amager, således at der ikke kan opnås en reduktion af støjgener på Amager.

Forudsættes det, at en boret tunnel med nødvendig kapacitetsforøgelse i stedet videreføres helt til Vestamager, vil landanlægget blive i størrelsesordenen 6 mia. kr. dyrere end det i lovforslaget forudsatte anlæg. Hertil kommer, at stationen i Kastrup vil blive meget dybt liggende og derfor overordentlig vanskelig at etablere.

Som det fremgår, vil en biltogsløsning således være væsentlig dyrere end en kombineret forbindelse.

Der er ikke udarbejdet egentlige prognoser for trafikken med biltog. Trafikgrundlaget må dog alt andet lige blive mindre end den trafik, der forudses ved den kombinerede forbindelse. Når terminaltiderne tages i betragtning, vil turen med biltog tage længere tid for bilerne end ved at køre over selv på en vej. Færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg vil derfor konkurrencemæssigt stå sig bedre over for en biltogsforbindelse end over for en kombineret forbindelse.

CASA regner da også med tre forskellige prognoser, heraf er de to lavere end prognosen for den kombinerede forbindelse, og den tredje svarer efter det oplyste stort set til denne.

Selv om der regnes med CASA's høje prognose eller det samme for den kombinerede forbindelse, hvilket må betragtes som meget højt, vil indtægterne ikke kunne forrente og afskrive en anlægssum på 18,0 mia. kr.

Kyst-kystanlægget vil således ikke kunne brugerfinansieres og da heller ikke kunne give et overskud, som kunne bidrage til finansieringen af landanlæggene. Hertil kommer, at også landanlæggene vil blive dyrere end forudsat i lovforslaget.

CASA fremsætter også i sit informationsbrev nr. 3 kritik af den anvendte kalkulationsrente.

Lovforslagets økonomiske oplysninger er baseret på et skøn over Øresundsselskabets låneomkostninger. Der er forudsat statsgaranti for låneoptagelsen.

Aktieselskabets låneomkostninger er vanskelige at prognosticere. De skønnede låneom-

kostninger er baseret på den seneste tids realrente i OECD-landene, der typisk ligger på 4-5 pct., samt den danske realrente, som de seneste 30 år gennemsnitligt også har ligget på dette niveau. Der er altså ikke tale om et forrentningskrav, men et skøn over selskabets driftsomkostninger, hvorfor procenten er lavere end den anbefalede samfundsøkonomiske forrentning.

Hvis en samfundsøkonomisk analyse skulle laves, ville det fortsat være med udgangspunkt i et reelt forrentningskrav på 7 pct., jf. »Vejledning i Samfundsøkonomisk projektvurdering«, Finansministeriet, Budgetdepartementet, 1990. I en sådan vurdering tages der hensyn til afkastmulighederne ved alternative investeringer i andre erhverv, og der medregnes en række samfundsmæssige fordele ved tidsbesparelser og sparet færgefart m.m. Endvidere indregnes beskæftigelses- og indkomstvirkninger samt de afledede effekter af øget vækst og lokalisering i Øresundsregionen.

CASA hævder endelig, at DSB vil tabe en indtægt på 200 mio. kr. om året på Helsingør-Helsingborg-overfarten og antyder, at dette ikke skulle være medtaget i ministeriets beregninger.

I CASA's hovedrapport »Øresundsforbindelser. Maj 1991« er skønnet dog kun angivet til 145 mio. kr.

Ingen af disse skøn er rigtige. DSB har opgjort tabet til 100 mio. kr., idet det også må tages i betragtning, at det vil være muligt at reducere sejladsen og dermed driftsomkostningerne i takt med trafikken.

Denne effekt er selvsagt taget i betragtning ved opgørelsen af Øresundsforbindelsens økonomiske konsekvenser for DSB.

Spørgsmål 24:

Udvalget anmoder om et kortfattet resumé og ministerens vurderinger af de i CASA's rapport: Øresundsforbindelser, maj 91, givne forhold, jf. bilag 46.

Svar:

I rapporten anføres, at en jernbaneforbindelse med biltog er billigere og mere rentabel end den i lovforslaget indeholdte kombinerede vej- og jernbaneforbindelse.

Endvidere er redegjort for en række forhold vedrørende havmiljøet, fuglelivet og luftforureningen.