

Skønsmæssig vurdering af en vejforbindelse over Kattegat

Baggrunden for dette notat

Vejdirektoratet har foretaget en skønsmæssig vurdering af konsekvenserne af etablering af en ren vejforbindelse over Kattegat frem for en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

Dette notat beskriver betydningen heraf med hensyn til:

- **trafikniveauet** på både en fast Kattegatforbindelse og Storebæltsforbindelsen,
- en fast Kattegatforbindelses **anlægsomkostninger**,
- de **finansielle konsekvenser** for en fast Kattegatforbindelse og Storebæltsforbindelsen.

Ingen betydning for antallet af biler over Storebælt og Kattegat

Der er foretaget beregninger med Landstrafikmodellen version 1.2 (LTM) for en ren vejforbindelse over Kattegat.

Vejtrafik

Antallet af biler over en fast Kattegatforbindelse vil ifølge trafikmodelberegningerne være uændret, hvis forbindelsen kommer til at bestå af et vejanlæg uden jernbane. Således forventes der at køre godt 31.300 køretøjer på et hverdagsdøgn i åbningsåret i 2030. Det er det samme niveau som ved en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

Ligeledes vil vejtrafikken på Storebæltsforbindelsen være stort set den samme. Her vil der køre knap 23.700 køretøjer på et hverdagsdøgn.

LTM beregninger viser således, at der er en meget lille overflytning mellem transportformerne.

Togtrafik

Trafikberegningerne viser, at Storebæltsforbindelsen vil få knap 10.000 flere togpassagerer i forhold til en situation, hvor en fast Kattegatforbindelse også består af en jernbaneforbindelse. Der er således tale om næsten 40 pct. flere passagerer, som vil forblive på Storebæltsforbindelsen frem for at flytte over til en fast Kattegatforbindelse.

Anlægsomkostningerne reduceres med ca. 50 pct.

Niras har tidligere lavet et groft skøn af anlægsomkostningerne for en kyst-til-kyst-forbindelse med vej og jernbane på cirka 100 mia. kr. Hvis jernbanen ikke er inkluderet, reduceres anlægsomkostningerne på denne del til cirka 51 mia. kr.

Da der endvidere ikke vil være behov for jernbanens landanlæg, reduceres de *samlede* anlægsomkostninger fra 124 til 58 mia. kr. opgjort i 2017-priser inklusive korrektionstillæg (50 pct. reserver).

Samlet set vil anlægsoverslaget inklusiv landanlæg således blive reduceret med 53 pct. ift. omkostningerne ved at etablere en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

Udover et markant fald i omkostningerne til selve anlægget af forbindelsen, reduceres drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne med 55 pct., da jernbanen ikke medregnes.

Der er tale om overordnede skøn, som er forbundet med endog meget stor usikkerhed. Et egentligt overslag over anlægsomkostningerne vil kræve, at der gennemføres mere detaljerede analyser.

Vejtrafikken kan betale for en Kattegatforbindelse

Der vurderes at være samlede udgifter for cirka 2,3 mia. kr. (drift og vedligehold samt renter til lånet) og indtægter fra vejtrafikken for cirka 2,5 mia. kr. (stigende til ca. 3,4 mia. kr. efter indsvingsperioden på 3 år).

Det giver et økonomisk overskud på 0,2 mia. kr. på en ren vejforbindelse i åbningsåret i 2030. Dette overskud stiger hurtigt i løbet af indsvingsperioden og derefter løbende som følge af generel trafikvækst og faldende rentebetalinger (som skyldes muligheden for at betale af på lånet).

Kattegatforbindelsens samlede økonomi i åbningsåret

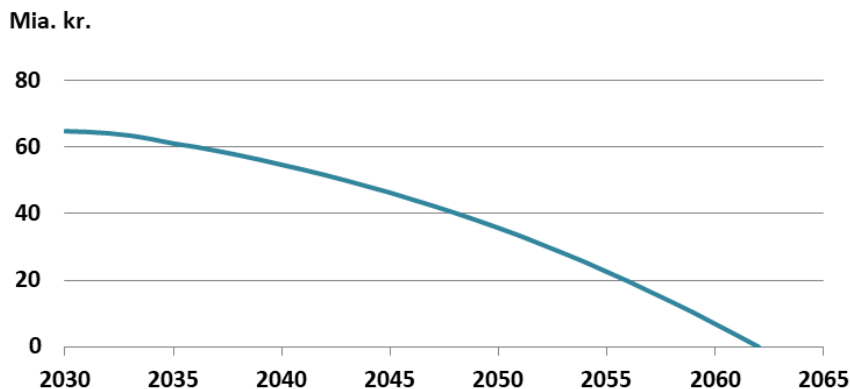
| | Kombineret vej- og jernbane | Vejforbindelse |
|--|-----------------------------|---------------------|
| Indtægter fra vejtrafikken* | 2,5 mia. kr. | 2,5 mia. kr. |
| Indtægter fra jernbanetrafikken | 1,2 mia. kr. | 0,0 mia. kr. |
| Udgifter til drift og vedligehold af bro og landanlæg | - 0,9 mia. kr. | - 0,4 mia. kr. |
| Renteudgifter til lån ifm. finansiering af anlægsomkostningerne** | - 4,1 mia. kr. | - 1,9 mia. kr. |
| Samlet resultat | - 1,3 mia. kr. | 0,2 mia. kr. |

* Efter indsvingsperioden er slut vil indtægterne fra vejtrafikken være højere (3,4 mia. kr. efter 4 år).

Det skal understreges, at usikkerheden vedrørende anlægsoverslaget går igen i ovenstående beregninger. Øvrige økonomiske forudsætninger er som i rapporten "Genberegninger af en fast Kattegatforbindelse".

Beregningerne viser, at der er et overskud på en fast Kattegatforbindelse, hvis der er tale om en ren vejforbindelse. Trafikanterne vil i dette tilfælde kunne tilbagebetale forbindelsen i løbet af ca. 32 år.

Samlet gæld på en Kattegatforbindelse



Det er antaget, at overskuddet løbende går til afdrag på lånet.

Storebæltsforbindelsen vil tabe indtægter fra den vejtrafik, der vil blive overflyttet til en fast Kattegatforbindelse. I åbningsåret vil der være tale om et tab på 1,5 mia. kr., hvilket med den omtrent uændrede biltrafi, er stort set det samme, som hvis en fast Kattegatforbindelse bestod af både vej og jernbane.

Det økonomiske bidrag fra jernbanen til Storebæltsforbindelsen forbliver uændret, hvis der kun anlægges en ren vejforbindelse over Kattegat. I den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse over

Kattegat er der derimod et tab fra jernbaneoperatøren på Storebæltsforbindelsen på 0,6 mia. kr. på grund af overflyttede togpassagerer.

Det bemærkes, at beregningen er lavet uden inddragelse af takstnedsættelsen på 25 pct. på Storebæltsforbindelse. Dette vil øge tilbagebetalingstiden på en fast Kattegatforbindelse.