

# Samfundsøkonomisk gevinst

En fast Kattegatforbindelse vil ændre grundlæggende på infrastrukturen og vækstmulighederne i Danmark

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at værdien af sparet køretid og sparede kilometer vil være 4,7 mia. kr. pr. år i åbningsåret ved en fast Kattegatforbindelse – og det uden at der er taget hensyn til den eksisterende trængsel på motorvejsnettet mellem Aarhus og København.

Samtidig vil en fast Kattegatforbindelse betyde sparede anlægsomkostninger på andre vejstrækninger, på ca. 1,3 mia. kr. pr. år over 40 år – svarende til 52 mia. kr. i alt.

Den interne rente for projektet vil være på 4-6%.

# Fast Kattegatforbindelse

Visionen om en fast Kattegatforbindelse er visionen om et sammenhængende Danmark, hvor landets store vækst- og videnscentre kædes sammen til én dansk metropol i europæisk målestok.

Grundlaget herfor skal være en fast Kattegatforbindelse til biler og højhastighedstog mellem Jylland og Sjælland. Resultatet vil være en robust infrastruktur og forsyningsikkerhed til gavn både for landets produktions- og transportvirksomheder samt ansatte.

En fast Kattegatforbindelse vil være en vigtig brik i udbygningen af et moderne og kreativt service- og vidensamfund, der kan udløse ny dynamik, vækst og muligheder for et bedre liv i hele Danmark. Der kan skabes et nyt kraftcenter, der vil kunne markere sig som et attraktivt nordeuropæisk vækstområde, hvor der som ringe i vandet vil opstå nye muligheder for vækst og udvikling i alle regioner i Danmark.

Læs mere på [www.kattegatforbindelse.dk](http://www.kattegatforbindelse.dk)



# Fast Kattegatforbindelse Hvad nu hvis..?

En fast Kattegatforbindelse mellem Jylland og Sjælland vil være danmarkshistoriens største anlægsprojekt. Derfor er der al mulig grund til at sikre at beslutningsgrundlaget er så gennemarbejdet som muligt.

Transport- og Bygningsministeren offentliggjorde i december 2015 en strategisk analyse af en fast Kattegatforbindelse. Analysen beskriver bl.a. forventninger til trafikale effekter, anlægs- og driftsomkostninger og finansiering.

Ethvert analyseresultat afhænger af de forudsætninger, der ligger til grund herfor. Derfor har Kattegatkomitéen sat sig for at undersøge, hvilken betydning det vil have, hvis der justeres på udvalgte forudsætninger.

Hvad nu, hvis resultatet af beregningerne slet ikke er så entydigt?

## Forventninger til trafikudvikling

Trafikken på en fast Kattegatforbindelse er sammen med anlægsoverslaget afgørende for projektet.

I den strategiske analyse af en fast Kattegatforbindelse regnes der med en trafikvækst på 1,25% pr. år i perioden 2010-2030, en trafikvækst på 1,0% pr. år i perioden 2030-2055 og ingen vækst i perioden herefter.

Til sammenligning viser opgørelser fra Vejdirektoratet imidlertid, at alene på motorvejsnettet er trafikken i perioden 2000-2014 vokset med 3,2% pr. år.

Tilsvarende har trafikudviklingen på Storebæltsforbindelsen siden åbningen i 1998 og frem til 2015 været på 3,1% pr. år, og i 2015 var der i gennemsnit 32.500 køretøjer på Storebæltsforbindelsen i døgnet.

I den strategiske analyse regnes imidlertid med en væsentlig mere pessimistisk trafikudvikling. I 2030 forventes 34.000 køretøjer i døgnet på Storebæltsforbindelsen uden en fast Kattegatforbindelse. I forhold til det faktiske trafiktal i 2015 er der tale om en stigning på kun 1.500 køretøjer/døgn over 15 år, hvilket svarer til en trafikvækst på 0,3% pr. år.

Ved etableringen af en fast Kattegatforbindelse forventes trafikken ifølge den strategiske analyse at fordele sig således, at 23.400 køretøjer rejser via Storebæltsforbindelsen, mens 26.900 køretøjer rejser via Kattegatforbindelsen pr. døgn.

## Hvad nu hvis forudsætningerne var mere positive?

I den strategiske analyses basisscenarie regnes med en realrente på 3%, mens der er foretaget følsomhedsberegninger ved en rentesats på 2% og 4%.

Men hvad nu hvis renten i stedet afspejlede det aktuelle lave renteniveau og var 2%?

Og hvad nu hvis trafikvæksten samtidig var i overensstemmelse med Infrastrukturkommissionens anbefalinger på 2,2% trafikvækst frem til 2030 og derefter aftagende til 1,4% trafikvækst fra 2030-2055?

I så fald ville gælden efter 40 år være 37 mia. kr. og ikke 184 mia. kr. som i den strategiske analyse.

Det vil kræve et tilskud fra Staten i 2030 på 15 mia. kr., frem for 51 mia. kr. som beregnet i den strategiske analyse.

## Hvad nu hvis prisen var knap så høj?

Prisen for en fast Kattegatforbindelse er naturligvis en væsentlig faktor for projektet.

Den strategiske analyse peger på, at en fast Kattegatforbindelse vil koste ca. 118 mia. kr. Dette er inklusiv et korrektionstillæg på 50% i henhold til principperne i Ny Anlægsbudgettering.

Hvad nu hvis anlægsomkostningerne var 25% lavere?

I så fald ville Kattegatforbindelsen være tilbagebetalt efter 34 år, og tilskud fra Staten ville ikke være nødvendigt.