

Vidensbrief Nr. 1

Aftale om forundersøgelse af fast forbindelse over Kattegat

På baggrund af en ny screeningsanalyse for en fast forbindelse over Kattegat, har regeringen og DF den 20. december 2018 indgået aftale om en forundersøgelse af fast forbindelse over Kattegat. Der undersøges dels en ren vejforbindelse og dels en kombineret vej og bane forbindelse. Til formålet er der på finansloven afsat 60 mio. kr. i årene 2019-2021. Regeringen har samtidig indbudt folketingets øvrige partier til at tilslutte sig aftalen.

I screeningsanalysen er det antaget at en Kattegatforbindelse tidligst kan være færdig i 2035.

Hovedpunkter vedr. en fast forbindelse over Kattegat

Ifølge den nye screeningsanalyse, hvor der bl.a. indgår opdaterede og mere grundige anlægsskøn, nye trafikberegninger (der inkluderer besluttede takstnedsættelser på Storebælt) samt nye finansielle og samfundsøkonomiske analyser, vil en ren vejforbindelse over Kattegat koste 62 mia. kr. inkl. nødvendige landanlæg, og en kombineret vej- og baneforbindelse vil koste 136 mia. kr. inkl. de nødvendige landanlæg.



Ifølge den nye analyse vil en ren vejforbindelse med forudsat åbning i 2035 – udover den forudsatte brugerbetaling - kræve et statsligt finansielt tilskud på 5,2 mia. kr., for at forbindelsen kan være tilbagebetalt på 40 år. En kombineret vej- og baneforbindelse – også med åbning i 2035 – vil udover brugerbetaling, kræve et statsligt finansielt tilskud på 52 mia. kr., for at kunne være tilbagebetalt på 40 år. For en ren vejforbindelse viser analysen, at der skal forholdsvis få ændringer i forudsætningerne til for, at den kan tilbagebetales på 40 år uden finansielt tilskud fra staten. Sådanne mindre ændringer i forudsætninger omfatter f.eks. marginalt større trafikvækst end forudsat i Landstrafikmodellen eller udskydelse af anlægget med få år. En kombineret løsning kan ifølge analysen, uanset hvordan forudsætninger ændres, ikke tilbagebetales alene ved brugerbetaling, og vil dermed under alle omstændigheder kræve et betydeligt statsligt finansielt tilskud.

En fast forbindelse over Kattegat vil alt andet lige samlet set medføre en reduktion i CO² udledning fra vejtrafikken på 0,8%. Det skyldes primært mindre omvejskørsel, samt reduktion/bortfald af CO² tung fly- og færgetransport mellem øst og vest Danmark.

Trafikal betydning for Trekantområdet

En fast forbindelse over Kattegat vil medføre store ændringer for øst-vest trafikken i Danmark, men først og fremmest for trafikken mellem Nord- og Midtjylland og Hovedstadsområdet. Denne del af trafikken vil opleve store tidsbesparelser. Med to øst-vest forbindelser vil der desuden ske en forbedring af forsynings sikkerheden for den øst-vest gående person- og godstrafik i tilfælde af trafiknedbrud.

Uanset om der i givet fald bliver tale om ren vejforbindelse eller en kombineret vej- og baneforbindelse, så vil ruten via Lillebælt/Storebælt med en Kattegatforbindelse fortsat være den største trafikforbindelse mellem øst- og vest Danmark. Øst-vest forbindelsen via Lillebælt/Storebælt vil med en Kattegatforbindelse i runde tal stå for knap 60 % af øst-vest trafikken, og Kattegatforbindelsen for ca. 40 %. Og uanset en Kattegatforbindelse, så vil øst-vest trafikken via Lillebælt/Storebælt - for både vej og bane - i 2035 være større end den er i dag. Der vil dermed først og fremmest – udover ny-skabt trafik - være tale om, at en del af trafikvæksten fra nu og frem til 2035 vil benytte en Kattegatforbindelse.

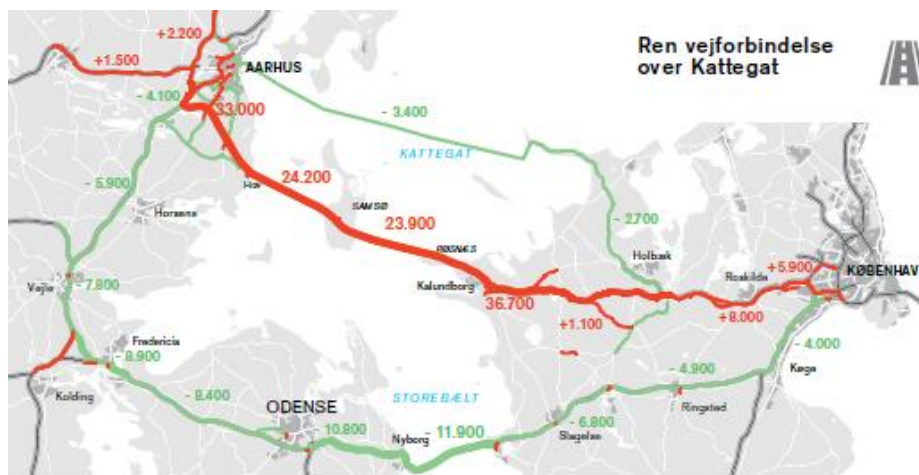


På ovenstående kort vises hvordan øst-vest vejtrafikken med både en Kattegat- og en Storebæltsforbindelse vil blive fordelt.

Omfanget af biltrafikken over både Kattegat og Lillebælt/Storebælt vil i øvrigt stort set ikke blive påvirket af om der bliver tale om en ren vejforbindelse eller en kombineret vej/bane forbindelse over Kattegat. Der vil kun være en forskel i vejtrafikken over Kattegat på ca. 500 biler i døgnet,

og dermed praktisk taget ingen overflytning fra vej til bane, hvis der anvendes 74 mia. kr. på en højhastigheds togforbindelse over Kattegat.

På nedenstående kort er vist de trafikale konsekvenser på vejene, som følge af en Kattegatforbindelse. Der er tale om konsekvenserne i 2035 i forhold til en situation uden en Kattegatforbindelse. For Lillebælt vil en Kattegatforbindelse således medføre, at trafikken vil være 8.900 mindre pr. døgn end der ellers ville have været. Selv med en Kattegatforbindelse vil trafikken på Lillebælt imidlertid være væsentlig større end i dag, da trafikken frem til 2035 uden tvivl vil vokse væsentlig mere end de 8.900 biler i døgnet. Fra 2015 til 2018 er trafikken over Lillebælt, således steget fra i gennemsnit 69.855 til 79.577 (dec. 2018) – altså med 9.700 biler i døgnet.



Tilsvarende vil trafikken på Vejle Fjord i 2035 – med en Kattegatforbindelse - i gennemsnit være 7.800 køretøjer mindre pr. døgn end den ellers ville have været uden en Kattegatforbindelse. Også her vil trafikken uanset en Kattegatforbindelse i 2035 være væsentlig større end den er i dag. På Vejle Fjord er trafikken således siden 2015 vokset med 9.600 køretøjer i et gennemsnitsdøgn.

Uanset hvad der har været fremme som argument for en Kattegatforbindelse, så kan det konstateres, at en Kattegatforbindelse ikke på nogen måde vil kunne løse trængselsproblemerne i Trekantområdet. På Lillebælt og Vejle Fjord kan en Kattegatforbindelse således alene fjerne hvad der svarer til 3 års trafikvækst. Og det vil vel at mærke tidligst kunne ske i 2035, hvilket er 10-15 år efter at kritisk trængsel allerede er indfundet på hhv. Lillebælt og Vejle Fjord.

For den nord-syd gående trafik vil en Kattegatforbindelse ikke have nogen betydning.

Trekantområdets placering som vigtigt omdrejningspunkt for den internationale trafik ind- og ud af Danmark, vil ikke blive ændret med en Kattegatforbindelse, og ligeledes vil Trekantområdets centrale placering for den indenlandske person- og godstrafik fortsat i vid udstrækning være intakt. Hvis der alene bliver tale om vejforbindelse vil vejtrafikken i Trekantområdet opleve en begrænset aflastning, og øst-vest togtrafikken vil fortsat være koncentreret gennem Trekantområdet. En kombineret vej- og baneforbindelse vil medføre færre øst-vest togrejsende gennem Trekantområdet (ca. – 29%), end det ellers vil have været tilfældet. Men den øst-vestlige togtrafik

gennem Trekantområdet/Storebælt vil på grund af forventet stigende trafik frem mod 2035, uanset en Kattegatforbindelse, være større end i dag. Det vil sige at der fortsat med en Kattegatforbindelse også for tog, vil være grundlag for mindst den samme øst-vest togbetjening som i dag.

Anlægsøkonomisk betydning for infrastrukturinvesteringer i Trekantområdet

Hvorvidt en Kattegatforbindelse vil medføre anlægsøkonomiske konsekvenser for Trekantområdet – altså reducere omfang og muligheder for statslige infrastrukturinvesteringer i Trekantområdet – vil afhænge af 2 forhold. Dels af hvorvidt der bliver tale om en kombineret vej og baneforbindelse, og dels af en række andre detaljer/forudsætninger i forbindelse med en vejforbindelse, f.eks. en udskydelse af åbnings år med nogle få år. En kombineret vej- og baneforbindelse vil uden tvivl have store anlægsøkonomiske konsekvenser for Trekantområdet. Med det nødvendige statslige finansieringstilskud på 52 mia. kr., vil statens mulighed for andre infrastrukturinvesteringer over hele landet, inkl. Trekantområdet, blive voldsomt reduceret over en længere årrække. Ved en ren vejforbindelse over Kattegat, og med en åbning i 2035, vil det nødvendige statslige finansieringstilskud på 5,2 mia. kr. i et begrænset omfang reducere statens muligheder for anlægsinvesteringer andre steder i landet, herunder i Trekantområdet. Staten bruger i gennemsnit ca. 8-10 mia. kr. årligt på infrastrukturinvesteringer. Såfremt der sker mindre ændringer i forudsætninger, herunder lidt større trafikvækst end antaget, en begrænset billiggørelse af anlægget eller en udskydelse af åbningsåret for en ren vejforbindelse, så vil en ren vejforbindelse kunne gennemføres uden noget statsligt finansieringstilskud. I et sådan tilfælde vil en Kattegatforbindelse således ikke have nogen betydning for statens muligheder for infrastrukturinvesteringer i Trekantområdet – eller andre steder i landet.

Videre arbejde

Det er som nævnt nu besluttet over de næste 3 år at gennemføre en såkaldt forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat, og der er afsat 60 mio. kr. her til.

En sådan forundersøgelse vil grave meget dybere vedrørende analyse af forskellige linjeføringer og forskellige anlægsmetoder, herunder f.eks. tunnelforbindelse. Der vil gennemført miljø og natur analyser på et forholdsvis detaljeret niveau, og der vil blive gennemført lang mere grundige trafikale, anlægsøkonomiske og samfundsøkonomiske analyser end de hidtidige strategiske analyser. Når forundersøgelsen er færdig i forventeligt 2021 er der skabt et grundlag for at vurdere om det er relevant at gå videre med en VVM. En VVM for et så stort projekt vil antageligt tage mindst 3-4 år at gennemføre. Det vil sige at det næppe er realistisk – i givet fald – at tage en endelig beslutning om en Kattegatforbindelse, inkl. anlægslov, før 2025-26. Herefter vil der i skulle gennemføres detailprojektering, udbud og ekspropriationer inden anlæg i givet fald kan igangsættes. Anlæg kan således næppe igangsættes før tæt på 2030. Anlæg af Femernforbindelsen forventes at tage 8-9 år (forventes igangsat 2019/20 og færdig 2028), og en Kattegatforbindelse har mindst samme omfang som en Femernforbindelse. Det er derfor realistisk at antage at en Kattegatforbindelse næppe vil kunne være færdig før hen mod 2038-40.