

Kattegatforbindelse inklusiv jernbane - finansiering

Resume

- I stedet for den komplette jernbaneløsning vælges minimumsløsningen og det nødvendige tilskud fra staten reduceres fra 42 til 33,5 mia. kr.
- Taksten for biler sættes til 1,5 gange storebæltstaksten i stedet for kun 1 gang storebæltstaksten.
 - Indtægten på kattegatforbindelsen vil da være næsten uændret
 - Men den forhøjede takst på Kattegatforbindelsen medfører at statens tab af indtægter på storebælt reduceres med 504 mio. kr. pr år. Dette beløb kan forrente og afdrage 13 mia. kr. over 40 år.
- Der behøves således i dette senarie "kun" 20,5 mia. kr. i tilskud for at kunne opføre en kombineret bil og jernbaneforbindelse.
- Hvis man ligesom letbanen i København udnytter den lave rente og går ud og låser finansieringen fast på et tidligt tidspunkt, kan de manglende 20,5 mia. kr. måske fremskaffes ad den vej.

Til inspiration

Poul Brandt Jensen
Civilingeniør, HD og Fremtidig Jernbaneinfrastruktur Nørd
Mødestensvænge 8
3450 Allerød
61 66 99 90

Allerød 22. marts 2018

Nødvendigt tilskud fra staten

I den opdaterede strategiske analyse er beregnet at der kræves et tilskud på 42 mia. kr. for at finansiere en kombineret vej og togforbindelse. Ligeledes fremgår det, at man evt. kan nøjes med en minimumsløsning for jernbanen (ingen højhastighedsbane på Sjælland, ingen opgradering af Kbh H og Aarhus H) og dermed spare 9,5 mia. kr. Vælges denne løsning reduceres finansieringsbehovet til 33,5 mia. kr.

Som en delvis kompensation for minimumsløsningens længere rejsetid kan man evt. hastighedsopgradere København-Lejre (-Holbæk) til 200 km/time. Et relativt billigt projekt som i sig selv vil have en god samfundsøkonomi. Hertil kommer at det under alle omstændigheder er den langsigtede plan at hastighedsopgradere Holbæk-Kalundborg (oprindeligt en del af projektet "Opgradering af regionalbanerne").

Forøgelse af taksten for biler over kattegat

Hvis kattegattaksten for biler sættes til 1,5 gange storebæltstaksten i stedet for kun at svare til storebæltstaksten forbliver kattegatforbindelsens indtægt stort set uændret. Dette fremgår af den strategiske analyse fra 2015 tabel 7.7, idet indtægten kun reduceres 2% fra 2,72 til 2,67 mia. kr.

Finansiering fra reduktion af statens tab på storebæltsforbindelsen

Når taksten for biler der anvender kattegatforbindelsen øges til 1,5 gange taksten på storebælt, falder trafikindtægterne på storebæltsforbindelsen ikke så meget som forudsat i den opdaterede strategiske analyse.

Af den strategiske analyse fra 2015 fremgik det af tabel 7.7 at indtægtstabt reduceres med 36% fra 1,20 til 0,77 mia. kr. når taksten over kattegat hæves med 50%.

I den opdaterede strategiske analyse er indtægtstabt ved kattegattakst lig storebæltstakst opgjort til 1,4 mia. kr. Forholdsmæssigt må tabet, når kattegattaksten øges til 1,5 gange storebæltstakst, tilsvarende blive reduceret med 36% svarende til 504 mio. kr.

Med den højere takst på kattegatforbindelsen, kan man således lade storebæltsforbindelsen yde en årlig finansiering til Kattegatforbindelsen på 504 mio. kr. I denne situation vil storebæltsforbindelsen således være i præcist samme finansielle situation, som med den nys fremlagte løsning med kun en bilbro.

De 504 mio. kr. kan med en rente på 3% pa. og en trafikvæksten de første 25 år på 0,8% pa. finansiere 13 mia. kr. over 40 år.

Udnyttelse af den lave rente

Letbanen i København har reduceret sine finansielle udgifter med omkring 700 mio.kr. ved allerede nu at låse renten på lånene fast. En lignende metode må kunne anvendes på kattegatforbindelsen.

<https://ing.dk/artikel/rente-manoeuvre-redder-oekonomien-koebenhavns-foerste-letbane-210089>