

## Ex post samfundsøkonomisk analyse af Storebæltsforbindelsen

### Kort om analysen

Konsulentvirksomhederne Incentive og Tetraplan har for Transportministeriet og Sund & Bælt opgjort værdien af Storebæltsforbindelsen for det danske samfund - en såkaldt samfundsøkonomisk analyse. Analysen er lavet på samme måde, som når man vurderer nye infrastrukturprojekter. Her er analysen blot lavet, efter forbindelsen åbnede.

Analysen viser, at Storebæltsforbindelsen over en periode på 50 år giver det danske samfund en gevinst på 379 milliarder kroner. Det svarer til et samfundsøkonomisk afkast på 14 procent.

Analysen viser desuden, at Storebæltsforbindelsen er noget helt særligt, for ikke alene er det samfundsøkonomisk en god forretning for staten. Det er også en stor gevinst for brugerne, fordi forbindelsen gør det hurtigere, nemmere og billigere at rejse mellem Øst- og Vestdanmark. Erhvervslivet nyder også godt af forbindelsen. Det smitter af på samfundet og forbrugerne. Omkring en fjerdedel af det beløb, som virksomhederne sparer på grund af broen, ender hos forbrugerne i form af lavere priser på almindelige varer.

### Storebæltsbroens betydning

For mange var det en stor dag, da Storebæltsforbindelsen åbnede for jernbanetrafik d. 1. juni 1997 og for vejtrafik et år senere, d. 14. juni 1998. Og for mange har forbindelsen stor betydning – hver dag. Det er tydeligt, når man rejser med bil eller tog over Storebælt. Men forbindelsen har også betydning for mange andre, selvom det ikke altid er synligt i hverdagen.

#### Hurtigere og billigere

Storebæltsbroen gør det hurtigere at rejse mellem Øst- og Vestdanmark. Både fordi det kun tager 12 minutter at køre over broen, hvor det før tog 1 time at sejle. Men også fordi man ikke længere skal vente på færgen. De, der kører i bil – eller fragter varer – slipper også for at planlægge, hvornår de skal af sted. Og det er blevet lidt nemmere, fordi det heller ikke er nødvendigt at reservere plads eller køre på et bestemt tidspunkt for at nå en færgafgang.

Det er også blevet billigere at komme over Storebælt. I dag koster det 223 kr. at køre over Storebælt med sin bil, hvis man har Brobizz. Den samme tur med bilfærgen mellem Halskov-Knudshoved kostede i 1998 335 kr. Det svarer til 472 kr. i dagens priser. Prisen i dag er altså halveret.

#### Vi transporterer os på en anden måde

Alt dette gør det meget mere attraktivt at rejse over Storebælt. I 1999, der var det første hele år, hvor både vej- og jernbaneforbindelsen var åben, kørte mere end dobbelt så mange personbiler over Storebælt, end da man stadigvæk skulle med færgen. Heraf var langt de fleste nye rejser, mens resten var folk, der før havde fløjet eller taget andre færgeruter mellem Øst- og Vestdanmark. Også den kollektive trafik og godstrafikken oplevede en stor fremgang.

Broen havde også stor betydning for flytrafikken. I 1999 var der knap 40% færre indenrigsflyrejser. Det ramte særligt de korte ruter, hvor tidsbesparelsen med fly næsten forsvandt. På de faste ruter mellem København og Odense, Esbjerg og Vojens svandt passagergrundlaget så meget, at de blev nedlagt.

## Til gavn for erhvervslivet

Storebæltsforbindelsen gavner i høj grad erhvervslivet. Både når gods skal transporteres på vej og jernbane, og når forretningsrejsende skal krydse landet med tog og bil. Faktisk er knap en tredjedel af alle de biler, der kører over broen i dag, folk på forretningsrejse. Der er færre forretningsrejsende i toget, hvor halvdelen til gengæld er pendlere på vej til og fra arbejde.

Når folk er begyndt at pendle over Storebælt, fordi rejsetiden er blevet kortere, er det ikke kun godt for dem selv. Det er også godt for de arbejdsgivere, der får bedre adgang til arbejdskraft, og for staten, der får flere skatteindtægter fra dem, der før ikke kunne få et arbejde i lokalområdet. Og når virksomhederne får kortere afstand til hinanden og til arbejdskraften, bliver det nemmere at dele viden og samarbejde.

Fordelene for erhvervslivet kommer ikke kun virksomhederne til gavn, men også forbrugerne. Konkurrencen mellem virksomhederne betyder nemlig, at ca. en fjerdedel af det beløb, som virksomhederne sparer eller tjener pga. broen, ender hos forbrugerne i form af lavere priser.

## Flest danskere bruger Storebæltsforbindelsen

Det er primært danskere, der bruger Storebæltsforbindelsen. Kun en mindre del af brugerne er udlændinge af den simple grund, at det sjældent er den oplagte vej at rejse, hvis man kommer fra Tyskland, Sverige eller Norge.

Men der er én undtagelse, nemlig godstrafikken på jernbane. Her er det lige omvendt. Ser du et godstog på Storebæltsbroen, er det sandsynligvis fyldt med varer, der bliver transporteret mellem Sverige og Tyskland. I alt udgør transittrafikken på jernbane knap 80% af godset, der fragtes på jernbane via Storebælt.

Storebæltsforbindelsen er en vigtig forudsætning for dette, men den kan ikke tage hele æren. Øresundsbroen, der åbnede i år 2000, har også været med til at gøre det muligt.

## Broen er god for miljøet

De markante ændringer i trafikken har konsekvenser for miljøet. Den ekstra trafik betyder isoleret set mere luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning. Til gengæld tager færre flyet, og færgeruterne mellem Fyn og Sjælland er nedlagt. Samlet set giver det væsentlig mindre luftforurening og mindre CO<sub>2</sub>-udledning. Det skyldes primært, at det forurener mere at transportere et tog, en lastbil eller en personbil på en færge, end at lade den køre selv.

## En gevinst for det danske samfund

Forbindelsen var en stor investering, men for staten alene er projektet alligevel en god forretning. Det skyldes, at det er brugerne af broen, der finansierer den i form af brugerbetaling, og at den ekstra vejtrafik giver staten øgede indtægter fra afgifter på fx brændstof.

Når alle gevinsterne og omkostninger gøres op i kroner over en periode på 50 år, viser analysen, at Storebæltsforbindelsen samlet set giver en gevinst for det danske samfund på 379 mia. kr. En gevinst, der både inkluderer, at det er blevet billigere at komme over Storebælt, og at det er blevet hurtigere. Det svarer til et samfundsøkonomisk afkast på 14%. Det er et højt afkast.

## En sikker konklusion

Der er altid usikkerheder, når man vurderer afkastet ved store infrastrukturprojekter. Men usikkerheden er mindre her, fordi vi præcist ved, hvad forbindelsen endte med at koste, og fordi vi ved, hvor meget trafikken steg, da forbindelsen åbnede. Når vi skal vurdere, hvad der var sket, hvis forbindelsen ikke var åbnet, kan vi fra forbindelsens åbning til i dag se på udviklingen i trafikken de steder i Danmark, der ikke er påvirket af Storebæltsforbindelsen.

Samlet set peger analysen altså på, at Storebæltsforbindelsen er en stor fordel og en rigtig god investering for det danske samfund.