

**FASTA ÖRESUNDSFÖRBINDELSER
PÅVERKAN PÅ ETABLERADE TRANSPORTVÄGAR**

Innehållsforteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Utredningar om Öresundsförbindelser	1
1.2	Trafikutveckling	2
2	Nuläge	5
2.1	Fördelning av transportvolym	5
2.2	Transportslag	6
2.3	Omfördelningseffekter	7
3	Avgiftspolitik	9
3.1	Trafikavgifter allmänt	9
3.2	Trafikavgifter j järnväg	9
3.3	Trafikavgifter lastbil	10
4	Framtidsscenario	11
4.1	Stabilt jämviktsläge	11
4.2	Ökade landtransporter	12
4.3	Ökade järnvägsvolymer	14
4.4	Omfördelning av volymer	15
5.	Sammanfattning	18
6.	Beräkning farledsavgifter	20
6.1	Nuläge	20
6.2	Avgifter år 1998	21
6.3	Avgifter år 2000 utan bro	21
6.4	Avgifter år 2000 med bro	22
6.5	Sammanfattning avgifter	23
6.6	Framtida känslighetsanalys	23
	Bilaga 1	

1. BAKGRUND

1.1 Utredningar om Öresundsforbindelser

Byggandet av en fast öresundsforbindelse ("Öresundsbro") fortskrider i en takt som sannolikt möjliggör ett färdigställande kring år 2000. När forbindelsen väl tas i bruk kommer uppenbarligen tidigare fungerande transportleder att påverkas. Det råder dock delade meningar om i vilken omfattning trafikflöden kommer att omfördelas till Öresundsbron.

Debatten kring en Öresundsbro har av naturliga skäl varit genomgripande och långvarig. Många utredningar har också presenterats där fokus har riktats mot olika delar i projektet bl.a. ekonomi, miljöpåverkan etc.

Som grund för de danska och svenska regeringarnas beslut avseende framtida trafikvolym och ekonomi ligger Öresundsdelegationens rapporter från 1987 (SOU 1987:41) och 1989 (SOU 1989:4).

I dessa rapporter genomföres utvärderingar av olika alternativ såsom en järnvägstunnel Helsingör-Helsingborg, en ren biltrafikled Malmö-Köpenhamn, samt olika kombinationer av dessa.

Beslutet om byggnation avser en kombinerad tåg- och bilförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn eftersom en sådan anses ge det mest gynnsamma ekonomiska utfallet.

I den statliga utredningen från 1987 bedömdes investeringskostnaden uppgå till drygt 9 miljarder SEK med prisnivån fastställd juli 1986. I den senare utredningen 1989 uppskattades **nivån** till ca 11 miljarder SEK.

Enligt uppgifter från brokonsortiet, som presenterats i olika media, beräknas slutsumman i dagsläget till nära 30 miljarder SEK. Till

detta skall läggas icke förutsedda investeringar av betydande omfattning både i Danmark och Sverige. Den mest kostnadskrävande torde vara den s.k. citytunneln i Malmö som kan komma att uppgå till mer än 10 miljarder SEK.

1.2 Trafikutveckling

I SOU-utredningen har trafikvolymen över Öresundsbron baserats på antagandet att existerande volymer över sundet mellan Danmark och Sverige omdirigeras till broförbindelsen.

Dessa trafikflöden är passagerar- och biltrafik

Helsingborg- Helsingör
Landskrona - Tuborg
Malmö - Köpenhamn

samt trafik med tågagnar

Helsingborg - Köpenhamn (Dan-Link).

Volymerna avseende godsflödet (miljon ton) redovisades 1987 enligt följande:

		Tåg	Bil
Volym	1987	2,9	3,0
Utan bro	1995	4,3	3,8
Med bro	1995	4,8	5,0

Enligt SCB:s statistik kan följande volym uppmätas:

Utfall	1995	3,5	4,0
--------	------	-----	-----

Öresundsdelegationen förutsatte, vid beslut om byggande, att förbindelsen skulle vara färdig 1995. Utredarna har i sina prognoser för volymutvecklingen gjort antagandet att en Öresundsbro i sig kommer att stimulera volymtillväxt. Lastbilstrafiken bedömdes komma att uppgå till 5,0 miljoner ton med en bro mot 3,8 miljoner ton med fortsatta färjeförbindelser. Tågtrafiken ansågs emellertid vara något mindre gynnad av broförbindelsen. Skillnaden mellan alternativen angavs till endast 0,5 miljoner ton.

Utredarna har däremot påpekat att prognosen för järnväg, som bedömningsvis har inhämtats från SJ, sannolikt är för högt beräknad. Man anger dock ingen annan mer trolig nivå utan accepterar volymen i sina beräkningar av bl.a. trafikintäkter.

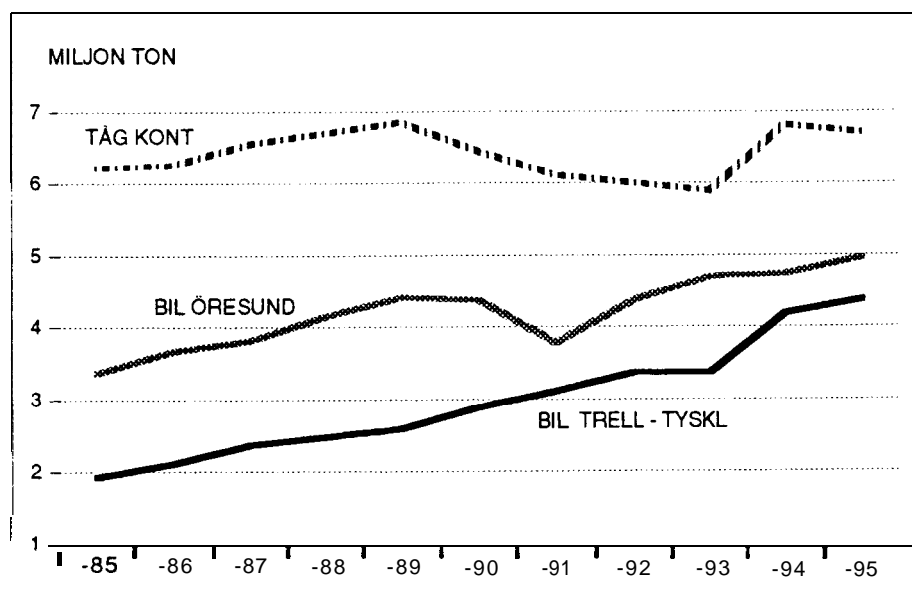
Från presentationer i fackpress framgick att SJ:s dåvarande ledning genomförde ett flertal utredningar om kontinenttrafiken och utvecklingen av färjetrafiken. Ett bärande resonemang i samtliga fall var att godsvolymen skulle undergå en stark ökning från ca 7 miljoner ton 1987 till 10-15 miljoner ton kring år 2000. Mellan 40-50% av volymen skulle bedömningsvis dirigeras över Danmark.

Vid genomgång av officiell transportstatistik kan utläsas att det verkliga utfallet av trafiken över Danmark är på väg att stagnera eller krympa och att prognoserna för hela kontinenttrafiken har varit grovt missvisande.

I motsats till tågtrafiken har volymutvecklingen för lastbilstrafiken varit i stadig tillväxt, över Öresund en ökningstakt på knappt 4% per år sedan 1985 och i relationen Skåne - Nordtyskland ca 9% per år i genomsnitt (se diagram sid 4).

Tågtrafiken har sin stora marknad inom svensk och kontinental basindustri (skog, stal, kemi) och volymtillväxten i denna sektor är begränsad. Samtidigt kommer en viss del av kundunderlaget att omstrukturera sina kontinenttransporter från järnväg till fartyg.

Det gäller t.ex. företag som STORA och Avesta. En allmän uppfattning i branschen stödjer en framtidsbedömning att utrikes tågtrafik knappast kommer att uppvisa någon större ökning med reservation för en allt högre skattefinansiering av SJ:s driftskostnader som kan ge icke förutsedda effekter.



Lastbilstrafiken har under lång tid visat stor volymtillväxt speciellt i relationen Skåne - Nordtyskland vilket bl.a. medfört att färjetrafiken i Sydsverige har ökat. En betydelsefull faktor är de dramatiska förändringarna i det tidigare östblocket i slutet av 80-talet. En ökande handel har uppkommit med länder som Östtyskland, Polen, Tjeckien, Ungern m.fl. Bedömningsvis kommer därför lastbilstrafiken med högvärdigt gods att lång tid framöver medföra betydande volymökning. Denna slutsats är samtidigt lite paradoxal eftersom handelsutbytet med dessa länder tidigare var helt dominerat av järnvägstransporter.

2 NULÄGE

2.1 Fördelning av större transportvolym

Inom Öresundsbrons närmaste influensområde ligger ett antal större hamnar; Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Samtliga nämnda hamnar har förbindelse med kontinenten genom färjetrafik med både tågagnar och lastbilskepp (trailers). Malmö och Helsingborg är till stora delar inriktade på trafik över Danmark.

Lastbilstrafiken över Öresund är dock huvudsakligen baserad på export/import mellan Sverige och Danmark. Endast mindre trafikvolym använder Danmarksvägen som transitled till/från Kontinenten. Öresundstrafiken omfattar ca 4 miljoner ton.

Kontinenttrafiken på lastbil med direktfärjor har ökat starkt under senaste 10-årsperioden och uppgår till drygt 5 miljoner ton.

Tågtrafiken fördelas dock i stort sett 50/50 mellan direkt färjetrafik och transit Danmark, totalt en volym kring 7-8 miljon ton varav endast en mindre del avser trafik till/från Danmark. Fördelningen är historiskt betingad eftersom det förelåg en öppen och hård priskonkurrens avseende transitsträckorna genom östtyskland resp. Danmark. Under senare tid har tendensen varit att kontinentvolymen med tågtransport kontinuerligt har minskat något.

Från Sydsverige (Malmö, Ystad, Karlskrona) bedrivs färjetrafik också till Polen. Volymen har under senare år ökat stadigt och uppgår f.n. till knappt 1 miljon ton på lastbil och ca 0,5 miljon ton på järnväg. SJ har dock markerat, genom uttalanden, ett stort intresse att öka trafiken på linjen Sverige - Polen som ett alternativ till allt högre prissättning från den tyska jämvägen.

Från Västsverige bedrivs färjetrafik mot Kontinenten från Göteborg till Nordtyskland (Kiel) och Belgien (Gent). Vidare finns också viss trafik från Halmstad och Varberg till Danmark (Grenå). Sammantaget omfattar skeppningarna över dessa linjer ca 3 miljoner ton.

2.2 Transportslag

Totalt uppgår färjetrafiken till/från norra Västeuropa till drygt 20 miljoner ton. Till detta kommer en mindre mängd containertrafik avseende **feedertransporter** för omlastning i kontinentala containerhamnar. Hela containertrafiken till/från Sverige uppgår till ca 6-7 miljoner ton varav ca 2 transporteras med direktanlöp. **Feedertrafiken** har dock under lång tid visat ökande andelar och tågtransporter över en broförbindelse kan tänkas bli ett starkare argument i framtiden.

Det helt dominerande transportsättet för trafiken till/från Nordeuropa har numera visat sig bli **lastbil/trailerekipage** via olika färjeleder från Göteborg i norr till Karlskrona i sydväst.

Trafiken i relationen Trelleborg - Nordtyskland har under senaste tioårsperioden legat på en ökningstakt om nära 9% per år i genomsnitt. Trafiken över Öresund har däremot ökat med endast knappt 4% per år.

Järnvägsvolymererna har helt stagnerat tvärt emot vad SJ förespeglat i sina prognoser.

Olika trafikslag omfattar ca

lastbil	13
jämväg	7
containerfeeder	4

2.3 Möjliga omfördelningseffekter

1 Öresundsbroutredningen har antagits att trafiken med existerande färjeforbindelser mellan Helsingborg/Malmö och Danmark i stort sett helt upphör och att volymerna överföres till Öresundsbron. Vidare har forutsetts en kraftig tillväxt av framför allt tågtrafiken men även biltrafiken tilldelas höga ökningstal.

Det anges dock inte i någon utredning ett underlag till hur denna ökning uppkommer, varför det är svårt att bedöma bakomliggande tankegångar kring handelns naturliga kommersiella tillväxt resp omflyttning mellan transportvägar och byte av transportslag.

Den allmänna utvecklingen för svenskt näringsliv är välkänd. Expanderande sektorer är tillverkning av och handel med högvärda varuslag där transportkostnaden utgör en låg andel av varans försäljningsvärde. Kraven på sofistikerad logistik med flexibla och snabba transportflöden är mycket höga. Detta betyder också att tillväxten av bl.a. gränsöverskridande lastbilstransporter är mycket stark.

Traditionella sektorer inom basindustrin (skog, stål) uppvisar ingen större volymökning avseende transporter. Däremot förändras varusortimentet i riktning mot mer utvecklade produkter (t.ex. kartong och kopieringspapper istället för pappersmassa).

Trots den enligt ovan beskrivna utvecklingen sker ytterst sällan några genomgripande och tvära kast avseende transportmetoder eller transportvägar. Snarare är det fråga om en kontinuerlig anpassningsprocess till näringslivets ständigt pågående förändring av produktutbud och tillverkningsmönster.

En klar tendens torde dock iakttagas avseende näringslivets krav på flexibilitet och utveckling av administration (**IT-produktivitet**) inom transportsektorn där transportföretagen snabbt skall kunna fånga upp handelns geografiska förändringsbenägenhet och problemlösning (tex. ökad handel med Östeuropa och borte Asien).

Av ovanstående resonemang följer att det är svårt att se att en ökad styrning av varuflöden genom t.ex. statlig reglering är möjlig i någon större utsträckning.

Det betyder sannolikt att olika färjeförbindelser inom privatägda rederier kommer att fortsätta trafikera där förutsättningar för lönsamhet föreligger.

Trafiken från Skåne till Nordtyskland har bedömningsvis mycket goda förutsättningar att fortsätta och expandera.

Trafiken från Västkusten till Nordtyskland och Holland/Belgien har också mycket goda framtidsutsikter.

Trafik över Öresund kommer naturligtvis att påverkas i stor utsträckning. Dock kommer sannolikt trafik mellan Helsingborg och Helsingör att även i framtiden upprätthållas i viss omfattning.

Erfarenheterna från förbindelsen under Engelska Kanalen ger vid handen att färjetrafiken har kunnat hävda sig mycket bra trots hård konkurrens bl.a. avseende prissättningen från tunnelalternativet.

En viktig faktor i Öresundstrafiken spelar naturligtvis framtida prissättning avseende broavgifter för bilar i relation till pris- och marknadsstrategi för tågtrafik.

3. AVGIFTSPOLITIK

3.1 Trafikavgifter

I Öresundsutredningen har antagits att som övergripande princip för bestämning av avgiftsnivå skall gälla att trafikanter skall erlægga vad alternativen med färjetrafiken debiterar, alltså en anpassning till marknadsläget.

En stor brist i utredningen är att ingen analys har ägnats åt problemet med priskonkurrens om färjetrafiken fortsätter och satsar på ny utveckling med bla. snabbare fartyg och annan service.

Erfarenheterna från engelska kanalen visar att vid fortsatt konkurrensutbud från färjetrafik har priserna en klar tendens att sjunka samtidigt som de tilltänkta brovolymerna blir betydligt lägre än kalkylerna förutsatt.

Trafiken över Stora Bält i Danmark uppvisar emellertid ett annat mönster. Det är i detta fall dock för tidigt att uttala sig om volymer eftersom biltrafiken ännu ej kan trafikera leden. Vidare har DSB exklusiv rätt till färjetrafiken som enligt statliga direktiv föres över till bron.

3.2 Trafikavgifter järnväg

I Öresundsutredningen lägges fast en kalkylprincip att järnvägen skall amortera och forränta merkostnaden för investeringen i broförbindelsen som avser alla tillkommande utgifter för att bygga till järnvägsspår till en projekterad bilförbindelse.

Andelen av investeringen som enligt ovan faller på jämvägsdelen bedömes vara knappt 5 miljarder SEK (prisnivå 86-07-01). DSB och SJ skall till lika delar betala en årsavgift för utnyttjandet av förbindelsen.

Under slutet av 80-talet fördes ingående diskussioner mellan SJ och regeringen där resultatet blev att SJ skulle erlägga en fast årsavgift om ca 180 miljoner SEK med årlig indexuppräknning. I detta sammanhang anges inte hur kostnadsfordyringen från 9 till 30 miljarder skall påverka jämvägsdelen.

Under slutet av 1997 och början av 1998 har SJ i skrivelser till regeringen fort fram önskemålet att helt befrias från avgifter för att trafikera bron. F.n. föreligger inga slutliga ställningstaganden i frågan.

3.3 Trafikavgifter lastbilstrafik

I utredningen från 1987 forutsattes att "större lastbilar" skulle erlägga ca 750 SEK i avgift vid passering av broförbindelsen. I utredningen från 1989 antogs avgiften ha ökat till 860 SEK. I nuläget ligger avgiftsnivån runt 1600 SEK enligt marknadsbedömningar.

I samtliga förekommande utredningar om prissättning av godstrafik forutsattes att transporter med lastbil helt logiskt betalar helt rörliga avgifter dvs. ett pris per passage. I diskussionen kring godstransporter med tåg har tendensen mer gått i riktning mot att avgiften skall erläggas som ett fast årsbelopp utan hänsyn till godsmängden. Eventuellt kommer avgiften för tåg att slopas helt eftersom trafikalkylerna enligt bl.a. SJ inte kan bära driftkostnaderna med hänsyn till forutsatt prisnivå.

Sett ur ett större perspektiv för "broägaren" och förbindelsens ekonomi skulle det betyda att det vore klart mer gynnsamt om trafiken med lastbilar och privatbilar starkt stimulerades eftersom brointäkterna då ökar. Det vore samtidigt gynnsamt från strikt ekonomiskt perspektiv om godstrafiken med tåg undviks och föres över till lastbil. Samma resonemang galler naturligtvis också persontransporter med tåg.

4 FRAMTIDSSCENARIO

4.1 Stabilt jämviktsläge

Som tidigare påpekats skall prissättningen för broöverfarten baseras på rådande marknadsläge och därmed de avgifter trafikanter erlägger vid färjeöverfarter.

Konsekvensen av detta torde bli att det i första hand sker en överflyttning av lastbilstrafik av lokal och regional karaktär dvs export/import riktad till/från Själland och Fyn. Sannolikt kommer också gränslinjen för transporter till södra Jylland att flyttas norrut.

Det betyder att färjelinjerna mellan **Helsingborg-Helsingör** och **Limhamn-Dragör** i första hand kommer att förlora lastbilsvolymer. Samtliga färjelinjer i närområdet drives av statliga jämvägsförvaltningar (SJ och DSB). Eftersom dessa enligt särskilda avtal förbundit sig att trafikera och erlägga avgifter för brountnyttjande är det logiskt anta att färjetrafiken awecklas eller starkt minskar. Viss trafik kommer att sannolikt att bibehållas. Framför allt gäller detta **Helsingborg-Helsingör** där persontransporter och lastbilar från det lokala trafikflödet kommer att bestå.

Nyttotrafik med gods på lastbilar är den mest känsliga delen av det totala trafikflödet. I detta segment spelar transporttid, punktlighet och trafikstörningar mycket stor roll för valet av transportväg. Detta förhållande gör också att färjetrafiken från Västkusten till Danmark (Halmstad, Varberg och Göteborg) i viss utsträckning kommer att påverkas genom att trafik till södra Jylland i större omfattning kan tänkas välja vägen över Öresund - Stora Bält.

Färjetrafiken från Skåne till Nordtyskland och Polen kommer enligt de flesta bedömningar inte att påverkas under givna förutsättningar.

Ett viktigt skal till detta är att vägen över Danmark via Öresundsbron fortfarande kommer att medföra en färjeöverfart vid Fehmarbelt. Vidare föreligger stora trängseffekter på motorvägarna kring Lübeck och Hamburg.

Ett undvikande av Fehmarbelt genom körning över Stora Bält/Jylland bedömes som helt utesluten för lastbilstrafik eftersom sträckan medför ett längre avstånd kring 15-20 mil beroende på vilken slutdestination som är aktuell på kontinenten.

Järnvägsöverfarten Helsingborg-Köpenhamn förutsättes helt avvecklade genom att trafiken överföres till Öresundsbron. F.n. föreligger inte helt klara besked om trafiken slutligen skall ledas den nya vägen över Stora Balt eller om den även fortsättningsvis skall dirigeras över Fehmarbelt. Avgörande faktorer i dessa förhandlingar är vad DSB kräver i ersättning för den nya leden jämfört med nuläget. DSB har sedan länge dock framfört sina önskemål att den nya leden skall användas och provdrift pågår. Även DB kommer sannolikt att föra fram synpunkter på om svenska volymer skall föras fram över sträckan Flensburg-Hamburg som är standardmässigt sämre än Puttgarden-Hamburg.

Det förutses i nuläget ingen överflyttning av jämvägsvolymer från färjelederna Trelleborg/Ystad till Öresundsbron. Det är dock väsentligt notera att DSB sedan lång tid tillbaka gärna ser volymöverföringar som skulle medföra större trafikintäkter till en pressad järnvägsekonomi i Danmark. Framför allt kan broförbindelserna medföra att DSB, SJ och NSB försöker utveckla nya trafikkoncept avseende kombitrafik, som därmed kan tillföras förbättrade tekniska förutsättningar med fasta broförbindelser.

4.2 Ökade landtransporter

1 Öresundsutredningarna har en viktig föreställning varit att en broförbindelse i sig kommer att medföra en stark tillväxt av biltransporter med gods. Det uttalas dock ingen precisering hur denna tillväxt uppkommer. Från en volym 1987 om ca 3,0 miljoner

ton gjordes antagandet att flödet 1995 med en färdig bro skulle bli ca 5,0 miljoner ton jämfört med 3,8 miljoner ton om ingen bro var färdig. Det verkliga utfallet 1995 ligger kring drygt 4,0 miljoner ton för passagen Helsingborg/Malmö - Danmark.

Eftersom handelsutbytet mellan Sverige och Danmark i ton räknat inte ökar särskilt mycket och transportleden över Öresund för lastbilar främst avser nordisk handel finns en logisk förklaring till att transportvolymen ökar i måttlig takt.

Sannolikt har utredarna kalkylerat med betydande omfördelningseffekter av biltransporter från i första hand leden Skåne-Tyskland men också från Västkusten.

Det bör påpekas att SOU-materialet avseende volymunderlag och dess tillväxtfaktorer enligt många bedömare i transportsektorn anses behäftad med otillräcklig underbyggnad och djupanalys.

Allmänt sett föreligger från svensk sida i Skåne-regionen mycket stora förväntningar på att broöppningen skall medföra en dramatiskt stor tillväxt avseende näringsliv och handelsutbyte lokalt och regionalt. Olika planeringsorgan inom offentlig förvaltning har i sina planer kalkylerat in mycket stor tillströmning av företagsetablering och turistutbyte. Vid motsvarande undersökningar på den danska sidan noteras dock att förväntningarna där ligger på en betydligt lägre nivå.

Från transportsynpunkt är det väsentligt notera att brokonsortiets ekonomi är starkt beroende av stora volymer av lastbils- och personbilstrafik. Överenskommelsen avseende jämvägen består f.n. av att SJ och DSB erlägger en fast årsavgift, ca 360 miljoner SEK tillsammans oavsett trafikvolym. Enligt framställningar av SJ gjorda i början av 1998 finns starka önskemål att avsevärt sänka avgiften.

Konsekvensen av ovan nämnda konstruktion med tågtrafiken gör att brokonsortiets enda möjlighet att påverka sitt ekonomiska

utfall är att stimulera till ökad biltrafik. En vanlig lösning i en sådan situation är att sänka priset.

Det är uppenbart att prissänkningar påverkar konkurrenssituationen och att volymer över broförbindelsen då kan öka på bekostnad av linjerna Malmö/Trelleborg - Travemünde/Rostock.

4.3 Ökade järnvägsvolymer

Järnvägstransporterna över Öresund har under långa tider varit tämligen stabila, kring 2,5-3,0 miljoner ton per år. Merparten av denna volym (75-80%) består av transittrafik Sverige-Kontinenten. Eftersom totalvolymen på jämväg i utrikestrafik varit tämligen stabil under 10-15 år beror förändringen över Öresund oftast på omfördelningar mellan Trelleborg-Sassnitz (TS) och Helsingborg-Köpenhamn (HK) -lederna.

1 Öresundsutredningarna förutsättes dock att jämvägsvolymer ska öka kraftigt från knappt 3 miljoner ton 1987 till nästan 5 miljoner ton när bron är trafikklar. Även utan ett brobygge ansågs tågvolymen öka väsentligt till drygt 4 miljoner ton 1995.

Utfallet för 1995 har i verkligheten visat på en viss minskning av trafiken. Dessutom har ett antal större basindustrier aviserat omläggningar av utrikestrafiken från järnväg till fartyg (STORA, Avesta) vilket kan ge volymreduktioner på omkring 1 miljon ton.

Samtidigt ökar trycket på SJ att förbättra sitt ekonomiska resultat framför allt avseende godstrafik. En av de få möjligheter som står till buds att nå önskvärda effekter är att öka godsvolymen eftersom tågtrafiken har mycket hög andel fasta kostnader. Ökning av transportvolymer för SJ är sannolikt möjlig endast i utrikestrafik inom basindustrin och kombitrafik.

En annan faktor som kan tänkas påverka en omfördelning är en allt hårdare miljöpolitisk styrning. I trafikpolitiken läggs allt större

tonvikt vid att med ekonomisk-politiska åtgärder öka möjligheterna att omfördela transportstrukturen till jämvägens fordel. Det resulterar bl.a. i att SJ:s skyldigheter att erlagga banavgifter tas bort. Vidare diskuteras inom trafikpolitiska kretsar reduktion av avgifter för öresundsbron samt ökad statlig finansiering av terminalhantering och bangårdar.

Det är högst sannolikt att SJ kommer att intensifiera sina marknadsansträngningar mot basindustrin och utländsk kombitrafik.

Ökade volymer från basindustrin ger negativa effekter för närsjöfarten framför allt från Norrlandskusten.

Öresundsbron i kombination med Stora Bältbron ger nya möjligheter för DSB/SJ att på bred front etablera obruten kombitrafik mellan Skandinavien och Kontinenten. Visserligen kan en liknande trafiklösning över TS leden tillämpas i nuläget. Åkerimarknadens upplevda brister i SJ:s kombitrafiksystem i kombination med tekniska färjeproblem har medfört att trailers transporteras på tåg i Tyskland och efter överskeppning dras på landsväg i Sverige.

I såväl Danmark som Tyskland, Österrike och Schweiz finns det en allmän uppfattning att lastbilstrafiken inte får öka genom de nya broförbindelserna varför stora ansträngningar kommer att ske i riktning mot utveckling av kombitrafik.

En medveten och malinriktad satsning på obruten kombitrafik över Danmark skulle ge stora effekter på färjelinjerna från Västkusten och Skåne mot Tyskland, Belgien och Danmark totalt i nuläget med transportvolymen omkring 10 miljoner ton.

4.4 Omfördelning av volymer

I Öresundsutredningarna och transportpolitiska kretsar har principen lagts fast att broavgifterna skall motsvara gallande

prisnivå på befintliga färjeförbindelser.

Mot denna bakgrund och med stöd av den genomförda analysen kan därmed en kvantifiering preciseras avseende sannolika omfordelningar av transportvolymen.

Baserat på ett antagande om ett relativt stabilt jämviktsläge efter broöppningen kommer således följande färjelinjer att påverkas

<u>Linje</u>	<u>Trafik</u>	<u>Volym 1995</u>	<u>Volym 2000</u>
Hel-Hel	lastbil	3,5	4,5
Lim-Drag	lastbil	0,5	0,6
Hel-Köp	jämväg	3,0	2,9
Samtliga		7,0	8,0

Tillväxten i handelsutbytet gör att transportvolymerna avseende lastbilar ökar med ca 4% per år eller 0,15 - 0,2 miljoner ton i genomsnitt för hela Öresund. Järnvägsvolymer uppvisar däremot oföränderliga eller svagt sjunkande volymer.

Den framtida överförda volymen från lastbilar år 2000 kan beräknas uppgå till ca 5 miljoner ton och järnvägsvolymer till knappt 3 miljoner ton efter det att tillväxtfaktorerna har tagits hänsyn till.

För linjen Helsingborg-Helsingör kommer bedömningsvis en mindre mängd lokal trafik att fortleva. Det är mycket svårt att beräkna omfattningen av denna trafikandel men en grov uppskattning är ca 0,5 miljoner ton.

En viss påverkan kommer sannolikt också att uppstå avseende linjerna Halmstad/Varberg - Grenå och Göteborg - Fredrikshamn. Effekterna torde dock bli marginella och kommer troligen att ge utslag i form av en något lägre tillväxt än utan Öresundsbro. Som har påpekats i analysen av omfördelningsmöjligheter har en debatt kring avgiftspolitikerna för broöverfart tilltagit allt mer. SJ och DSB har formellt gjort framställningar om betydande reduktioner i avgiftsnivåerna.

Även från näringslivsorganisationerna lokalt och regionalt framställs önskemål om helt skattefinansierad och avgiftsbefriad överfart för alla trafikslag i syfte att öka närings- och turistutbytet mellan länderna.

Det torde dock inte vara möjligt att göra en kvalificerad bedömning av överföringseffekter från direkttrafiken Skåne - Tyskland om de fastlagda principerna avseende avgiftspolitikerna radikalt ändras. Till detta skulle fordras mer ingående undersökningar om lastbilstrafikens priselasticitet och inställningen i Danmark till ökad transittrafik för att ge exempel på betydelsefulla faktorer som skulle behöva beläggas.

5. SAMMANFATTNING

En fast förbindelse över Öresund beräknas vara klar omkring år 2000. Slutsumman för investeringen kan komma att ligga kring 30 miljarder SEK att jämföra med ca 9 miljarder 1986 som antogs i Öresundsutredningen. I denna summa har ej inräknats åtskilliga investeringar på landsidan bl.a. citytunneln i Malmö.

Ett antal utredningar har beräknat vilka trafikvolymer som kan tänkas trafikera förbindelsen i framtiden. Utredningsmässigt kalkyleras godsvolymer till ca 5 miljoner ton för lastbilar och 4,8 miljoner ton för järnväg.

Med angivna volymer som bas hävdas att intäkterna från trafikflödet ger 7% real förräntning inräknat samhällsekonomiska effekter med bl.a. kortare väntetider jämfört med fortsatta färjeförbindelser.

Prissättningen för överfarter skall vid trafiköppningen anpassas till gällande marknadsläge för färjetrafiken i Öresund. Brokonsortiet som i princip är helt statligt ägt gemensamt mellan Danmark och Sverige skall driva bron enligt företagsekonomiska principer vilket bl.a. innebär att för låga trafikvolymer kan ge konsekvenser i form av lägre avgifter.

Vid de allmänna givna förutsättningarna torde broöverfarten ge omedelbara effekter på färjetrafiken med gods mellan Helsingborg - Helsingör och Limhamn-Dragör avseende lastbilstrafik, i nuläget omfattande ca 4 miljoner ton. Vidare påverkas färjeöverfarten med järnvägsgods mellan Helsingborg och Köpenhamn som f.n. uppgår till ca 3 miljoner ton.

På kort sikt, i detta fall 5-10 år, torde färjetrafiken i Skåne och från Västkusten mot Tyskland, Polen och Belgien inte påverkas i någon större utsträckning.

Åtskilliga faktorer talar dock för att det ekonomiska utfallet för brokonsortiet blir betydligt sämre än vad som kalkylerats. Bl.a. kan volymerna och därmed intäkterna vara kraftigt överskattade. I kombination med höga investeringskostnader kan i det korta perspektivet finansiellt underskott uppkomma som måste täckas med skattemedel. En sådan situation har redan uppstått för Engelska kanalen. Ett dylikt läge kan fresta till politiska beslut om avgiftssänkningar och skattestimulans för t.ex. ökad järnvägstrafik.

I Danmark torde också finnas ett motstånd mot ökad transittrafik med lastbilar vilket gör att DSB och DB i förening kan försöka verka för att jämvägstrafiken stimuleras framför allt i form av kombitrafik.

Sammanfattningsvis göres bedömningen att Öresundsbron i det korta perspektivet inte i någon större utsträckning kommer att påverka sjötrafikleder utanför närområdet dvs. själva öresundstrafiken.

Osäkra faktorer i ett längre perspektiv är

- lönsamheten för broförbindelsen
- vid för låga trafikintäkter ökar risken för prissänkningar i avsikt att höja trafikvolymen
- allt större skattefinansiering av underskott i järnvägstrafiken kan ge ökad prispress på lastbilstrafiken
- en stark satsning på obruten kombitrafik över Danmark kan förorsaka volymbortfall för direktfärjetrafik Skåne/Västkusten till Kontinenten.

6 Beräkning av farledsavgifter i Öresundstrafiken

6.1 Nuläge

Från 1998-01-01 har avgiftsstrukturen för farledsavgifter ändrats. En sammanställning av aktuella intäkter till Sjöfartsverket kan därför göras endast för årets fem första månader (**jan-maj**) med stöd av kontroll i tillgängligt ekonomisystem (se bilaga 1).

Vidare har Sjöfartsverket också från årsskiftet själva tagit över bokföringen av farledsavgifternas intäkter. Tidigare administrerades uppbörd och bokföring av Tullverket. Det medför att en framtagning av sifferunderlag för 1997 eller tidigare skulle bli relativt tidskrävande och komplicerad.

Mot bakgrund av ovan återgivna omständigheter har därför en teoretisk beräkning genomförts av den sannolika intäktsvolymen för 1998. Beräkningen har därvid baserats på dels de bokförda intäkterna för perioden jan-maj och dels en bedömning av lastvolymerna för den kommande perioden juni-dec bl.a. med stöd av historisk volymstatistik och kunskap om tillväxtfaktorerna.

Farledsavgifterna är enligt statlig förordning (SFS 1997:27) uppdelade på en miljödifferentialiserad avgift (nedan kallad "bruttoavgift") och en godsvolymbaserad avgift (nedan kallad "varuavgift").

Bokförda intäkter (enl. bilaga 1) för jan-maj 1998 uppgår till ca 6.2 miljoner SEK avseende bruttoavgifter. Varuavgifterna under samma period utgör ca 14.1 miljoner SEK.

Totala avgifter jan-maj 1998 uppgår alltså till ca 20.3 miljoner SEK avseende den trafik i Öresund som i första hand anses komma att påverkas av en fast förbindelse.

Det bör noteras att redan bokförda bruttoavgifter bedömningsvis också kommer att motsvara hela årsvisa bruttoavgiften p.g.a. regeln om maximalt debiterade antal anlop.

6.2 Beräkning av avgifter år 1998

Följande godsvolymer antages gälla som underlag i Öresundstrafiken 1998 (tusen ton).

Lastbil	4 600
Personbil	2 300
Järnväg	<u>2 950</u>
Summa	9 850

Eftersom personbilar schablonmässigt raknas som 1 ton per styck och avgiften uppgår till 3.60 SEK per ton uppskattas varuavgifterna till ca 35.5 miljoner SEK for hela året.

Följaktligen kommer de totala farledsavgifterna 1998 att uppgå till ca 41.7 miljoner SEK (bruttoavgift 6.2 + varuavgift 35.5) enligt dessa beräkningar avseende den i utredningen avgränsade trafikmängden som påverkas av broförbindelsen.

6.3 Beräknade avgifter år 2000 (utan bro)

I analysen över Öresundstrafiken har angivits att tillväxten for lastbilstrafiken är betydande. Tillväxten avseende personbilstrafik uppvisar emellertid ännu högre tal.

Uppskattning av volymer år 2000 (tusen ton)

Lastbilar	5 100
Personbilar	3 000
Jämväg	<u>2 900</u>
Summa	11 000

Vid en bedömning av intäktsnivån antages att inga förändringar kommer att genomföras i nu gällande avgiftsnivåer för farledsavgifterna. Vidare förutses att trafikvolymen fram till år 2000 inte kräver ytterligare resursförstärkningar avseende antal fartyg eller anlöp.

Varuavgiften kommer därvid att uppgå till ca 39.6 miljoner SEK medan bruttoavgiften är oförändrad ca 6.2 miljoner SEK och totala farledsavgifterna därmed ca 45.8 miljoner SEK år 2000.

6.4 Beräknade avgifter år 2000 (med bro)

Enligt analysen av trafikbortfallet med fasta broförbindelser kommer ett antal färjelinjer att upphöra och andra att reduceras i volym.

<u>Linje</u>	Trafik	<u>Volym</u>
Lim - Drag	lastbilar/personbilar	upphör
Mal - Köp	passagerare	upphör
Hel - Köp	jämväg	upphör
Hel - Hel	lastbilar/personbilar	1000

Bruttoavgiften för kvarvarande trafik Helsingborg - Helsingör beräknas till ca 2.4 miljoner SEK. Varuavgiften för leden uppskattas till ca 3.6 miljoner SEK.

Totala intäkter efter broöppningen kommer bedömningsvis därmed att uppgå till ca 6 miljoner SEK för den återstående färjetrafiken i Öresund.

6.5 Sammanfattning farledsavgifter

Beräkningar har genomförts avseende volymtillväxten i Öresundstrafiken. Vidare har analyser genomförts rörande volymbortfallet för färjetrafiken i närområdet för tiden efter att Öresundsbron tagits i trafik.

Bortfallet uppskattas till ca 10 miljoner ton och baseras bl.a. på tillväxtfaktorer och konkurrensförhållanden.

Färjetrafik år 2000	Bro	Utan bro
lastbil	500	5 100
personbil	500	3 000
jämväg ..	<u>0</u>	<u>2 900</u>
summa	1 000	11000

- Totala beräknade farledsavgifter **år 2000** uppgår till ca 45.8 miljoner SEK med fortsatt färjetrafik.
- Efter broöppningen kommer farledsavgifterna att reduceras till ca 6.0 miljoner SEK.
- Bortfallet beräknas därmed komma att uppgå till ca 39.8 miljoner SEK.

6.6 Känslighetsanalys

Bortfallskalkylen enligt ovan är baserad på definierade grundförutsättningar. Dessa är desamma som i Öresundsutredningen (SOU 1987:41) och avgränsar bortfallet till närområdet eller den s.k. Öresundstrafiken från Limhamn i söder till Helsingborg i norr.

I framlagd utredning om möjliga omfördelningseffekter har också påpekats att andra färjeleder kan komma att utsättas för ett allt hårdare konkurrenstryck

I första hand kan trafiken från Trelleborg mot Nordtyskland tänkas komma att påverkas i ökande grad men det kan också gälla trafik från Västkusthamnarna.

Betydelsefulla faktorer i en djupare analys avseende känsligheten för trafik utanför Öresund är bl.a. kommande avgiftsnivåer för bropassage samt priser för färjeöverfart i Fehmarnbelt. Åkerinäringens möjligheter till förarbyten och viloperioder påverkar också kalkylen vid en utökad transittrafik genom Danmark och Stora Beltbron.

En utvidgad känslighetsanalys förutsätter dock att mer ingående undersökningar genomföres riktade mot åkerinäringens kostnadsstruktur och villkor i övrigt avseende omfördelningen till nya trafikleder