

Vurdering af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og erfaringerne viser, at markedsforhold inden for entreprenørbranchen har stor indvirkning på prisdannelsen. Erfaringerne fra tilbudsgivningen ved Storebæltsforbindelsen har været inddraget, herunder prissætning af bygherreomkostningerne til administration, projektering, tilsyn m.v.

Erfaringerne fra Storebæltsforbindelsen kan dog ikke umiddelbart lægges til grund, idet der på Storebælt delvis er tale om anlæg på store vanddybder, delvis projekter om hvis gennemførelse der kun findes meget begrænsede erfaringer. Øresundsforbindelsen er baseret på generelt mindre komplicerede anlægselementer, ligesom vanddybden alene er på ca. 8 meter.

Anlægsudgiften for Øresundsforbindelsen er herefter beregnet til 11,7 mia. kr., hvilket er ca. 2,9 mia. kr. højere end i 1989, når der ses bort fra den almindelige prisudvikling. De svenske vurderinger ligger under de danske, idet anlægsudgiften er vurderet til ca. 10 mia. kr. Der er således en forskel i den vurderede anlægsudgift på ca. 1,7 mia. kr.

Anlægsudgifterne for tilslutningsanlæggene er vurderet til 3,2 mia. kr., der fordeler sig med ca. 2,6 mia. kr. til jernbaneanlæg og ca. 600 mio. kr. til motorvejsanlæg. Godsshunten er vurderet til ca. 250 mio. kr. De svenske anlægsudgifter til tilslutningsanlæg er vurderet til 1,95 mia. kr. Den samlede anlægsudgift for Øresundsforbindelsen, inkl. landanlæg i Danmark og Sverige, udgør således ca. 16,9 mia. kr.

Anlægsudgifterne skønnes at få nogenlunde følgende tidsprofil:

(mio.kr.) År	1	2	3	4	5	6	7	8	Ialt
Øresundsforbindelsen	350	350	1.400	2.100	2.600	2.100	1.400	1.400	11.700
Danske landanlæg	100	100	400	550	700	550	400	400	3.200

Der er samfundsøkonomisk set tale om en investering med positive direkte og afledede effekter for den danske økonomi.

Anlægsinvesteringerne vil have positive beskæftigelses- og indkomstvirkninger. Den beskæftigelsesmæssige virkning kan samlet opgøres til godt 42.000 mandår for Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg, heraf knap 24.000 mandår i bygge- og anlægssektoren og godt 18.000 mandår i andre erhverv. Erhvervslivets produktivitet vil stige som følge af sparet tidsforbrug ved transporter over Øresund. Hertil kommer positive afledede effekter af øget vækst og lokalisering i Øresundsregionen. Forbedringen af den trafikale infrastruktur vil således have betydning for etablering af erhvervsvirksomhed, kulturliv og turisme m.v., hvis der samtidig træffes politiske beslutninger, der understøtter en sådan udvikling.

I Øresundsudvalgenes rapporter er der redegjort for trafikprognoserne for Øresundsforbindelsen, der baseres på ældre trafikmodeller. Det er fremhævet især i 1989-rapporten, at prognoserne er usikre. I øvrigt er det vanskeligt at prognosticere den fremtidige trafikudvikling, fordi trafikken over Øresund krydser en landegrænse med deraf følgende fysiske, sproglige, kulturelle og andre barrierer.

Den regionale trafik mellem Københavns- og Malmøregionen er i dag yderst begrænset når der sammenlignes med andre bysamfund af lignende størrel-

se. Der er reelt tale om to separate regioner. Øresundsforbindelsen vil indebære forudsætningen for en samlet udvikling af Øresundsregionen og en betydelig stigning i antallet af regionale rejser.

Trafikken på Øresundsforbindelsen vil bestå af den nuværende trafik på de sydlige færgeruter på Øresund, overflytning af trafik fra andre færgeruter i Øresund samt færgeruterne over Kattegat og Østersøen og endelig af ny trafik.

Den fremtidige udvikling af vejtrafikken er senest blevet vurderet af den svenske Øresundsdelegation, og herefter forventes vejtrafikken i åbningsåret at være i størrelsesorden 8-10.000 køretøjer pr. dag, hvilket er mere trafik end tidligere antaget. Dette skyldes bl.a. udviklingen inden for De europæiske Fællesskaber samt en fremtidig samlet udvikling i Øresundsregionen.

Godstrafikken vurderes til 10-11 mio. tons pr. år, heraf ca. halvdelen med jernbane.

For så vidt angår persontrafik vurderer de to jernbaner, at der vil være ca. 6-7 mio. rejsende pr. år. Det vurderes videre, at yderligere ca. 9 mio. personer årligt vil rejse på den københavnske lufthavnsbane dels fra Jylland, dels fra Hovedstadsområdet.

Jernbanerne skal for benyttelse af forbindelsen til sammen betale 300 mio. kr. pr. år, hvoraf DSB betaler halvdelen. Beløbet reguleres i takt med den almindelige prisudvikling. DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen af landanlægget for bane, opgjort på