

NOTAT

Dato 26. juni 2014
J. nr. 2010-2609

Forudsætningerne i Femern Bælt-projektet

Grundlæggende er økonomien i Femern Bælt-projektet betinget af anlægsudgiften, trafikindtægterne, udgifterne til drift og vedligeholdelse, renten og EU's støtte til projektet.

Forud for fremsættelse af forslag til anlægslov for Femern Bælt-forbindelsen og de danske landanlæg vil der blive foretaget nye rentabilitetsberegninger af projektet. Disse beregninger vil være baseret på opdaterede beregninger af den forventede trafik på forbindelsen på grundlag af en opdateret trafikprognose, som Femern A/S får udarbejdet. Desuden vil de nye rentabilitetsberegninger være baseret på konkrete tilbudspriser på de fire store anlægskontrakter, som Femern A/S sendte i udbud i begyndelsen af september 2013, og som i alt 9 entreprenørkonsortier forventes at afgive tilbud på. Endelig vil de nye rentabilitetsberegninger være baseret på opdaterede skøn for realrenten.

Der har i den seneste tid været rejst kritik af de forudsætninger, som Femern Bælt-projektet hviler på. Følgende kritikpunkter har været fremsat:

- Der er ikke gennemført rentabilitetsberegninger siden 2008, og rentabilitetsberegningerne er derfor baseret på en broløsning og ikke en sænketunnel.
- Økonomien i projektet holder ikke, og de danske skatteydere kommer til at betale.
- Projektet er baseret på gamle trafikprognoser.
- De forudsatte vækstrater for trafikken via Femern Bælt er for høje, hvilket de nye tyske trafikprognoser om trafikudviklingen i Tyskland frem til 2030 understøtter.
- De forudsatte trafikindtægter er for høje, da trafikken ikke vil nå det forventede niveau med de forudsatte takster.
- Scandlines agter at fortsætte sejladsen efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen. Det hævdes, at rederiet med lavere overfartspriser vil under-



minere økonomien i projektet, herunder at en sådan parallel færgefart ikke har indgået i de hidtidige beregninger af projektets økonomi.

Side 2/6

- Nogle bilister lider af tunnelskræk, hvilket vil underminere økonomien i Femern Bælt-projektet.

Disse kritikpunkter gennemgås i det følgende.

Rentabilitetsberegninger

De senest offentliggjorte rentabilitetsberegninger af projektet er fra august 2011. De er baseret på forholdsvis forsigtige antagelser om realrente, trafikvækst og EU-støtte. Baseret på en skønnet anlægsudgift for en sænketunnel på 40,7 mia. kr. (2008-priser) og en skønnet anlægsudgift for opgradering af de danske landanlæg på 8,5 mia. kr. (2008-priser) har Femern A/S beregnet tilbagebetalingstiden for det samlede projekt til 39 år. Tunnelen skulle kunne holde i mindst 120 år. Til sammenligning er den aktuelle tilbagebetalingstid for den faste forbindelse over Øresund 34 år og for de danske landanlæg i tilslutning hertil 48 år.

Økonomien i projektet

Femern Bælt-projektet bliver betalt af brugerne af både vej- og baneforbindelsen. Projektet vil blive finansieret og organiseret på grundlag af statsgaranti-modellen, som vi har gode erfaringer med fra de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Det betyder, at staten stiller garanti for de lån, der bliver optaget på de internationale finansmarkeder til at finansiere anlægsudgifterne. Med statsgarantien kan lån optages til en lav rente, svarende til den rente staten kan låne til. Der vil dog blive betalt en garantiprovision til staten.

I de senest offentliggjorte rentabilitetsberegninger fra august 2011 er tilbagebetalingstiden beregnet til 39 år for det samlede Femern Bælt-projekt. Beregningerne er baseret på forholdsvis forsigtige antagelser om trafikvækst efter forbindelsens åbning, realrenten og EU-støtte til projektet.

Den forudsatte trafikvækst efter forbindelsens åbning på 1,7 pct. om året behandles nedenfor. Realrenten er forudsat at være 3,5 pct. p.a. Det er en højere rente end den rente, som de faste forbindelser over Storebælt og Øresund er blevet finansieret til i gennemsnit siden slutningen af 1980'erne hhv. begyndelsen af 1990'erne.

Der er forudsat en støtte fra EU på 10 pct. af anlægsudgifterne. I indeværende støtteperiode har kyst til kyst-forbindelsen fået tildelt en støtte på de maksimale 30 pct. af de støtteberettigede anlægsudgifter inden udgangen af 2015.



Trafikprognoserne for Femern Bælt-forbindelsen

Side 3/6

De nuværende trafikprognoser blev offentliggjort i 2003. De blev udført af et konsortium af internationale trafikeksperter for transportministerierne i Danmark og Tyskland. Frem til finanskrisen ramte Danmark og de andre europæiske lande i 2008, var trafikprognosens forudsigelser for trafikudviklingen lavere end den faktiske trafikudvikling. Finanskrisen og den efterfølgende økonomiske krise medførte en nedgang i trafikken på Rødby-Puttgarden-overfarten. Siden er fx lastbiltrafikken atter steget og svarer nu til det, trafikprognosen har forudsagt.

Der vil i forbindelse med fremsættelse af forslag til anlægslov blive foretaget en opdatering af trafikprognosen til brug for nye rentabilitetsberegninger af Femern Bælt-forbindelsen.

De nye tyske trafikprognoser

Til brug for den nye tyske plan for den langsigtede infrastrukturplanlægning i Tyskland har Forbundstransportministeriet medio juni 2014 offentliggjort nye trafikprognoser for udviklingen i trafikken i Tyskland frem til 2030.

De nye tyske trafikprognoser understøtter den nuværende Femern Bælt-trafikprognose.

Således forventes godstrafikken med lastbil og jernbane mellem Danmark og Tyskland at stige med i gennemsnit godt 2 pct. om året frem til 2030. Godstrafikken med lastbil mellem Sverige og Tyskland forventes at stige med i gennemsnit 2,3 pct. om året og med bane med i gennemsnit 1,8 pct. om året. Og mængden af gods, der transporteres med lastbiler i transit igennem Tyskland mellem Skandinavien og Vesteuropa hhv. Alperregionen (Schweiz, Østrig og Italien) forventes at stige med i gennemsnit 2,1 pct. om året.

Der er ikke megen information at hente om persontrafikken af relevans for Femern Bælt-projektet. Det fremgår dog, at antal erhvervsrejsende i personbil på afstande over 1.000 km forventes at stige med 3,0 pct. om året.

De forventede trafikindtægter på Femern Bælt

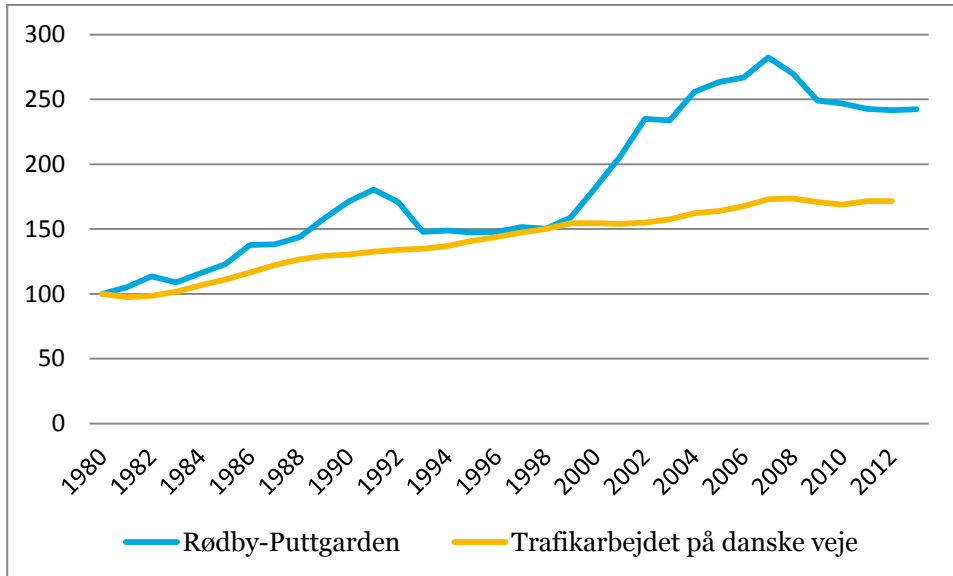
Trafikindtægterne på den kommende faste forbindelse over Femern Bælt afhænger af trafikmængden og taksterne.

Som det fremgår af figur 1, er trafikken på Rødby-Puttgarden siden 1980 steget væsentligt mere end trafikken generelt på de danske veje. Det afspejler, at den grænseoverskridende trafik vokser mere end den indenlandske trafik. Det skyldes blandt andet den større internationalisering og den større internationale arbejdsdeling.



Figur 1. Trafikudviklingen på Rødby–Puttgarden og generelt på de danske veje, indeks 1980=100

Side 4/6



Kilde: Danmarks Statistik

For så vidt angår trafikmængden på vejforbindelsen, er det i rentabilitetsberegningerne af Femern Bælt-forbindelsen antaget, at vejtrafikken efter åbning af forbindelsen stiger med 1,7 pct. om året. Det svarer til det halve af den faktiske trafikvækst på Rødby–Puttgarden fra 1973 til 2013, som var 3,4 pct. om året. Samtidig er det i rentabilitetsberegningerne forudsat, at der er nulvækst i trafikken efter 25 års drift.

For så vidt angår de forudsatte takster i rentabilitetsberegningerne, er der taget udgangspunkt i overfartspriserne på Rødby–Puttgarden i 2002. Overfartspriserne i 2002 var forudsætningen for beregningen af den forventede trafik på Femern Bælt-forbindelsen i den dansk-tyske trafikprognose fra 2003.

I 2002 var listeprisen på Rødby–Puttgarden for en personbil 345 kr. I den seneste finansielle analyse af Femern Bælt-forbindelsen, der blev offentliggjort i august 2011, var personbilstaksten forudsat at være 400 kr. inklusive moms i 2008-priser, idet Femern A/S har forudsat en årlig prisstigningstakt på 2,5 pct. i analyserne.

I dag anvender Scandlines ikke listepriser på færgeoverfarten. Overfartsprisen for personbiler er højere på de ”store” rejsedage i sommerferien, skolernes efterårsferie og på helligdage, og prisen er lavere på de tidspunkter, hvor der er mindst trafik, fx på hverdage uden for ferieperioderne. Endvidere er priserne højere i weekenden end på hverdage. Ifølge Scandlines’ hjemmeside er overfartsprisen for en personbil mellem 299 kr. og 749 kr.



Den forudsatte takst i rentabilitetsberegningerne ligger således inden for det aktuelle interval for overfartspriserne på Rødby–Puttgarden.

Side 5/6

Fortsat sejlads på Rødby–Puttgarden

Scandlines har i medierne tilkendegivet, at rederiet agter at fortsætte sejladsen på Rødby–Puttgarden, efter at Femern Bælt-forbindelsen er åbnet.

Udgangspunktet for den dansk-tyske trafikprognose for trafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt var, at sejladsen på Rødby–Puttgarden ophører, når den faste forbindelse åbner.

Der blev imidlertid foretaget en analyse af trafikken i et scenarie med fortsat færgefart parallelt med den faste forbindelse. Det fremgår af trafikprognosen, at en parallel færgefart forventes at overføre 8 pct. af personbilerne og 13 pct. af lastbilerne på Femern Bælt. Hvorvidt det er tilstrækkeligt til at drive en rentabel færgefart mellem Rødby og Puttgarden, er der ikke taget stilling til i trafikprognosen. Femern A/S vurderer, at det vil forlænge tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet, men at det samlet set ikke vil rykke ved projektets økonomiske styrke og robusthed.

Femern A/S vil udarbejde en finansiel følsomhedsanalyse af fortsat færgefart på Rødby–Puttgarden i forbindelse med fremsættelse af forslag til anlægslov.

Tunnelskræk

Femern A/S' rådgivere har undersøgt omfanget af tunnelskræk. Tunnelskræk er en betegnelse for en følelse, som varierer fra reel fobi til forskellige grader af ubehag ved at køre i en tunnel. Det vurderes, at der typisk er 1–3 pct. af befolkningen, der lider af egentlig tunnelfobi. Det vurderes at svare til det antal bilister, der lider af den tilsvarende skræk for at køre over lange broer.

Problemer med bilisters ubehag og angst ved at køre i lange tunneler kan i en vis udstrækning afhjælpes ved passende udformning og design af tunnelen. Dette har Femern A/S gjort i designet af den kommende sænketunnel under Femern Bælt.

Der har været fokus på et højt sikkerhedsniveau. Der bliver fuldt nødspor i begge kørselsretninger, Der etableres nødudgange til et sikkert naborør og nødstationer med brandslukningsmateriel og direkte telefon til kontrolcentret. Alt dette er med til at styrke sikkerheden i tunnelen.

For at minimere risikoen for trafikulykker vil der desuden blive installeret omfattende døgnbemandede overvågnings-, kontrol- og kommunikationssystemer. Der vil også være trafikinformation på FM radio. Derudover vil tunnelen



blive udstyret med et computerstyret trafikreguleringssystem og dynamisk skiltning til trafikanterne.

Side 6/6

Desuden er der blevet arbejdet med belysningen af tunnelen. Den bliver udstyret med moderne LED-lys, og der bliver tale om en farverig og varieret belysning for at afhjælpe monotoni.

På den baggrund forventer Femern A/S ikke, at tunnelskræk blandt bilister vil have nævneværdig indflydelse på økonomien i Femern Bælt-projektet.