



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 17. december 2014  
J. nr. 2014-4593

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 31. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 59:**

Hvordan vil et årsbudget for en Femern-tunnel i den i dag foreslåede udgave se ud med hhv. indtægter fra 10.000 biler (ÅDT) og 4.000 biler (ÅDT)? Begge scenarier bedes udregnet under forudsætning af en årlig afskrivning på 1,3 procent, en rente på 3,5 procent, en pris på 300 kroner pr. overfart plus det på forhånd fastsatte jernbanebidrag på 350 millioner kroner.

**Svar:**

Femern A/S offentliggjorde den 20. november 2014 et opdateret trafikalt og finansielt prognosegrundlag for Femern Bælt-projektet.

Beregningerne af projektets finansielle økonomi er foretaget med udgangspunkt i et realrenteniveau på 3,0 pct. p.a., en personbilstakst bil på 484 kroner inklusive moms, samt et fast jernbanebidrag på 394 millioner kroner om året, der reguleres med den almindelige prisudvikling. Jernbanebidraget svarer til den tidligere antagelse om 350 mio. kr. i 2008-priser opskrevet til 2014-priser. Det er i beregningerne lagt til grund, at projektet følger de almindeligt gældende afskrivningsregler. På baggrund af disse samt en række andre forudsætninger er tilbagebetalingstiden for det samlede projekt beregnet til 32 år.

I trafikprognosen, som ligger til grund for de finansielle beregninger, har de tyske konsulentfirmaer Intraplan og BVU beregnet en prognosticeret årstdøgnstrafik i 2025 på ca. 9.400 personbiler. Hertil kommer lastbiler og busser. Der er grundigt redegjort for såvel resultater som metode i det fremlagte prognosemateriale.

På baggrund af den forudsatte personbilstakst for benyttelse af den faste forbindelse på 484 kr. inklusive moms kan de samlede vejindtægter i 2025 opgøres til 2.491 mio. kr. (2014-priser). Hertil skal lægges det forudsatte jernbanebidrag på 394 mio. kr. (2014-priser), hvorved de samlede indtægter i 2025 kan opgøres til 2.885 mio. kr. (2014-priser).



Antages derimod en personbilstakst på 300 kr. inklusive moms, frem for den forudsatte takst på 484 kr., kan den samlede indtægt i 2025 alt andet lige opgøres til 2.325 mio. kr. (2014-priser) ved samme årsdøgnstrafik. Men såfremt taksterne for benyttelse af den faste forbindelse sættes væsentligt lavere end forudsat, vil det alt andet lige medføre en stigning i trafikken i forhold til det forudsatte, hvorved den samlede indtægt vil blive højere end 2.325 mio.kr. Denne effekt er der ikke taget højde for i den anførte beregning.

Med en personbilstakst på 300 kr. inklusive moms, frem for den forudsatte takst på 484 kr., samt en årsdøgnstrafik på 4000 biler kan de samlede vejindtægter opgøres til 1.433 mio. kr. (2014-priser). Hertil skal lægges det forudsatte jernbanebidrag på 394 mio. kr. (2014-priser), hvorved de samlede indtægter kan opgøres til 1.827 mio. kr. (2014-priser).

I den offentliggjorte, opdaterede finansielle analyse er udarbejdet en række følsomhedsberegninger, som viser forbindelsens økonomiske robusthed over for ændringer i centrale parametre.

For så vidt angår realrenten, er det beregnet, at et realrenteniveau på 3,5 pct. p.a. vil medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 5 år, mens et realrenteniveau på 2,5 pct. p.a. vil medføre en forkortelse af tilbagebetalingstiden med 3 år.

Det er endvidere beregnet, at såfremt den beregnede årlige vækst i trafikken permanent bliver 10 pct. lavere, vil det medføre, at tilbagebetalingstiden forlænges med 3 år, mens en 10 pct. højere årlig vækst i trafikken vil medføre, at tilbagebetalingstiden forkortes med 2 år.

Bliver trafikspringet i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse 40 pct. frem for det beregnede niveau på 54 pct., vil det medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 4 år.

Endelig er det beregnet, at hvis de samlede trafikindtægter på vejforbindelsen *permanent* bliver 10 pct. lavere end beregnet på grundlag af trafikprognosen, vil det medføre, at tilbagebetalingstiden øges med 6 år. Hvis indtægterne bliver 10 pct. højere, vil tilbagebetalingstiden forkortes med 4 år.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke