

Hvor stor bliver gevinsten ved en fast Femernbælt-forbindelse?

Der er løbende højtråbende kræfter i medierne, der mener, at den faste forbindelse over Femernbælt er en tåbelig investering. Samtidig har vi konstateret, at selv Femern Bælt A/S er forholdsvis stille om deres forventninger, og derfor har vi i Dansk Brancheanalyse ApS valgt at sætte os ned, og helt uden opdrag at lave vores egne prognoser for, hvordan økonomien i en fast forbindelse til Femern vil se ud.

Konklusion:

Der vil være gedigne økonomiske og samfundsmæssige gevinster ved at etablere en fast forbindelse til Femern. Set over de første 50 år af den faste forbindelses levetid vil de samlede samfundsgevinster være omkring **226 milliarder kroner**, heraf **36 milliarder kroner** til Femern Bælt A/S.

Investeringen på 60 milliarder vil dog først, ved åbning i 2028, kunne tjene sig hjem i **2059**, når vi alene ser på selve investeringen i anlægget. Hvis vi ser det i samfundsmæssigt perspektiv vil investeringen dog allerede være tjent hjem i **2034**, blot 6 år efter åbningen.

Der vil komme **væsentligt flere rejsende over Femernbælt-forbindelsen** end de aktuelle prognoser viser. Det er især baseret på erfaringer fra trafikudviklingen over Storebælt og Øresund, og endvidere er det også baseret på de aktuelt meget høje overfartspriser på Femernbælt-forbindelsen, der vil give en form for ketchup-effekt, når den faste forbindelse åbner.

Vi forventer 7 millioner køretøjer over Femernbælt (fra de aktuelle 2 millioner i dag) allerede efter 10 år med en fast forbindelse.

Udviklingen over Femernbælt kan også ses i lyset af hvordan trafikken over hhv Femernbælt, Storebælt og Øresund så ud før der kom faste forbindelser, og her er vores bud, at der i 2038 over Storebæltsforbindelsen, Øresund og Femernbælt vil være hhv 16, 11 og 7 millioner køretøjer, hvilket giver nogenlunde samme fordeling som før der kom faste forbindelser i (for eksempel) 1991, dog 5-6 gange større.

Scandlines, rederiet der har de facto monopol på at sejle mellem Rødby og Puttgarden, har været kapitalfondsejet siden 2007 og bruger mange virkemidler for at forsinke byggeriet af en fast forbindelse og på at den almindelige dansker og tysker ikke skal kunne se de gedigne samfundsfordele ved en fast forbindelse til Femern.

Sådan har vi regnet:

Vi vil her udregne gevinsten ved en fast Femernbælt-forbindelse. Fokus bliver på motorvejsdelen. Regnestykkerne er simple og fokuserer alene på beregninger fra antal køretøjer, som vil blive den vigtigste indtægtskilde. Billetindtægter fra jernbanetraffic og samfundsgevinster ved hurtigere varetransport indregnes ikke, selv om begge faktorer forventes at påvirke stærkt positivt til det samlede samfundsregnskab. Se alle relevante trafiktal, prognoser og vores forudsætninger på siderne 7-10.

Et kort resumé over dagens situation:

Pris for bil over Storebælt: 240,- DKK (16km)
Pris for bil over Øresund: 410,- DKK (17km)
Pris for bil over Femernbælt: 849,- DKK (18km)

Ovenstående priser er normalpriser ved fremmøde uden forudgående aftale eller booking i sommeren 2017. Over Øresund findes Bropas, hvor billetten koster 161,- DKK og over Femernbælt findes SMILE, der giver lavere priser på visse forudreserverede afgang samt særligt billige returbilletter til shopping.

Antal køretøjer:

Storebælt før åbning (1997): 3,000 millioner
Storebælt 10 år efter (2007): 10,742 millioner.
Storebælt i dag (2016): 12,438 millioner

Øresund før åbning (Dragør-Limhamn samt Tuborg-Landskrona) (1999): 311.000
Øresund 10 år efter (Øresundsbron 2009): 7,104 millioner.
Øresund i dag (2016): 7,424 millioner

Det skal nævnes, at der er færger mellem Helsingør og Helsingborg, der i 1997 (før broens komme) havde 2,840 millioner køretøjer, og som i 2016 havde 1,765 millioner køretøjer.

Vækst i rejseriet som følge af en fast forbindelse:

Over Storebælt konstaterede vi en vækst på faktor 3,5 i antal køretøjer 10 år efter, forbindelsen var åbnet. Over Øresund er det lidt sværere at vurdere, for væksten var 20-fold hvis vi alene ser på det sydlige Øresund (København-Malmö). Hvis vi derimod indregner hele Øresundstrafikken, var væksten præcis 3 gange efter 10 år (3,151 millioner i 1999, 9,314 millioner i 2009, som i øvrigt var et kriseår).

Erfaringerne fra Storebælt og Øresund viser dermed en vækst, der er på **mindst 3 gange** den oprindelige trafik når en fast forbindelse har eksisteret i 10 år. Trafikken over Storebælt blev allerede fordoblet året efter åbningen, mens det – når vi indregner den fortsatte færgetrafik over HH – tog 4 år før Øresundstrafikken blev fordoblet.

De seneste 10 års vækst i antal køretøjer:

Storebæltstrafikken er vokset med 23,3% over de sidste 10 år (2006-2016)
Øresundsbrons trafik er vokset med 28,7% over de sidste 10 år (2006-2016)
Femernbælt's færgetrafik (opereret af Scandlines) er faldet med 4,8% over de sidste 10 år (2006-2016).

Femernbælt havde i 2006 2,154 millioner køretøjer, i 2016 havde Femernbælt 2,050 millioner køretøjer.

Hvis vi ser tilbage på tiden før der fandtes faste forbindelser over Storebælt og Øresund, så var der, i årligt gennemsnit for perioden 1990-1996:

2,858 millioner køretøjer over Storebælt
2,171 millioner køretøjer over Øresund
1,545 millioner køretøjer over Østersøen til Tyskland

Fælles for alle 3 ovenstående forbindelser var, at de er forbindelsespunkter i trafikkorridorer og hvor den lokale trafik kun har mindre betydning. Det skal her bemærkes, at tiden 1990-1996 var en periode, der i langt mindre grad end i dag var præget af globalisering. Alligevel var trafikken over Østersøen til Tyskland mere end 50% af trafikken over Storebælt. Vi forventer derfor, at de samme størrelsesforhold i trafikken mindst bør gøre sig gældende, når Femernbælt-forbindelsen har eksisteret i en årrække.

Trafikforventninger

Det store spørgsmål der rejser sig er, hvilke trafikmængder vi kommer til at se på en fast Femernbælt-forbindelse.

Det afhænger naturligvis også af, hvilke priser der bliver opkrævet for rejsen.

Med den aktuelle prispolitik fra Scandlines' side, der vel nok går ud på at lige netop ligge under smertegrænsen for at køre udenom Femernbælt, så er det klart, at trafikken ikke udvikles på den forbindelse. Omvendt så er prisniveauet for både Storebælt og Øresund på et væsentligt lavere niveau og mere samfundsvenligt.

Udgangspunktet for vores trafikvurderinger vil være en nutidspris på 300,- DKK for en enkeltbillet til almindelig personbil, i øvrigt den samme pris som den officielle brobizz-løse pris over Øresund.

Hvis vi ser på de faktorer, der spiller ind i forhold til de nuværende trafikmængder, som ikke var de samme ved introduktionen af de 2 andre faste forbindelser, så er det i særdeleshed, at

* der er så stor prisforskel, og man kan på den måde sige, at Femernbælt-forbindelsen er trafikmæssigt "udsultet" med det høje prisniveau. På denne måde må vi antage, at trafikmængderne over Femernbælt vil udvikle sig endnu mere eksplosivt end vi så det på Storebælt og Øresund.

* Scandlines skriver, at de vil fortsætte med at sejle, når den faste forbindelse kommer.

* Scandlines hævder også, at der er så meget bordershop-trafik, som næppe vil udvikle sig i samme omfang.

Hvad angår Scandlines' postulat om at ville fortsætte med at sejle over Femernbælt efter en åbning af den faste forbindelse, så har vi endnu ikke mødt nogle udenfor Scandlines' interessesfære, der tror på dette. Det er på sin vis også en genial påstand, fordi den ikke kan afvises, da det er en påstand om selskabets egen ageren i fremtiden. Vi kan – uanset at det fremgår af deres officielle årsberetning – ikke tage påstanden seriøst. Skulle det endelig blive tilfældet, at de rent faktisk vil sejle efter en fast forbindelse er kommet, så er det vores vurdering, at de vil lukke en sådan dundrende underskudsforretning efter ganske få måneder. På samme måde som vi har konstateret, at færgesejladss over Storebælt og på forbindelsen København-Malmö også ophørte stort set på dagen for åbning af de faste forbindelser.

Hvad angår kommentarer omkring bordershop-trafikken er det svært at antage, at en fast forbindelse skulle ændre eller forringe disse muligheder, tvært imod. Til gengæld vil der være mulighed for andre spillere i grænseområdet, idet Scandlines via sin prispolitik på transporten favoriserer egne forretninger.

Vi vil også forvente, at Femern Bælt A/S kommer til at udøve en form for prisdifferentiering ved endagsrejsende og pendlere på samme måde som vi ser over Storebælt og Øresund.

Vi kan derfor ikke forestille os andet, end at en fast forbindelse over Femernbælt allerede i sit første fulde driftsår vil have mindst 4 millioner køretøjer, og at der allerede inden der er gået 10 år vil vi se **7 millioner køretøjer**, svarende til 3,5 gange den trafik vi ser over Femernbælt i dag. Til gengæld forventer vi ikke, at trafikken over Rødby-Puttgarden vil udvikle sig nævneværdigt fra de omkring 2 millioner køretøjer i de næste 10 år mens korridoren opereres af Scandlines.

Forventningen om en treenhalvdobling af trafikken over Femernbælt er i fuld tråd med den udvikling vi har set over Storebælt og Øresund, men ligger langt over de prognoser, som Femern Bælt A/S selv har fået udregnet, der viser 5,3 millioner køretøjer efter 25 års åbning (se seneste officielle analyse af trafikken udarbejdet af Incentive 05JAN15 tilgængelig på trm.dk).

Forudsat en åbning af den faste forbindelse i 2028, vil vi i 2038 umiddelbart se følgende trafiktal over de faste forbindelser:

Storebælt: 16 millioner køretøjer

Øresund: 11 millioner køretøjer

Femernbælt: 7 millioner køretøjer

Dette modsvarer end ikke forholdet mellem de trafiktal vi så på de tre forbindelser tilbage i start-1990'erne, fordi vi ser Storebælt med faktor 5-6 i forhold til dengang og Femernbælt med en mere beskedne faktor 4,5. Reelt er dette efter vores opfattelse derfor også i den meget pessimistiske ende, når vi tager i betragtning, at verdenssamfundet har set en stærkt øget internationalisering siden 1990'erne, en internationalisering som vi antager, ikke bremses for meget op, og i særdeleshed ikke i forholdet mellem Danmark og Tyskland.

En skematiseret udvikling vil efter vores bedste vurdering være som følger:

	Storebælt, køretøjer per år	Øresundsbron, køretøjer per år	Femern, køretøjer per år
2016	12.438	7.424	2.050
2027	15.135	9.034	2.000
2028	14.832	9.196	3.000
2029	14.980	9.380	4.000
2030	15.130	9.568	4.600
2031	15.282	9.759	5.014
2032	15.434	9.954	5.415
2033	15.589	10.153	5.794
2034	15.745	10.356	6.142
2035	15.902	10.564	6.449
2036	16.061	10.775	6.707
2037	16.222	10.990	6.908
2038	16.384	11.210	7.046

Dansk Brancheanalyzes trafikprognoser for Storebælt, Øresundsbron og Femernbælt, antal tusinde køretøjer. Grøn celle viser forventet åbningsår for Femernbælt-forbindelsen (umiddelbar forventet åbningsdato 01JUL28).

Ovenfor ser vi, at en forventet stagnation på 2 millioner køretøjer årligt over Femernbælt vil blive fordoblet i det første fulde driftsår (2029) efter åbningen (og en gennemsnitspris i nutidskroner på 300,- DKK), hvorefter vi ser, at trafikken vil blive treenhalvdoblet i løbet af de første 10 år. Herefter vil trafikudviklingen i højere grad følge samfundsudviklingen, som vi har set det med erfaringerne fra Storebælt og Øresund.

Økonomien i Femernbælt-forbindelsen

Før vi taler om økonomien i selve Femernbælt-forbindelsen skal vi være os bevidst, at én ting er økonomien i selve byggeriet, der umiddelbart skal baseres på og finansieres af brugerbetaling. Her er det vores ønske, at forbindelsen skal kunne betale sig for investorerne, der i dette tilfælde er den danske stat.

Hertil kommer den samfundsgevinst der er for de rejsende, og for varer, ved at rejse billigere end tilfældet er i dag, og ved at kunne rejse hurtigere end i dag. Samfundsgevinsten spredes ud over de landes nationaliteter, der benytter den faste forbindelse, og her forventer vi umiddelbart at omkring 40% af denne tilfalder danskere.

Lad os starte med **økonomien i selve byggeriet**:

Igen sammenligner vi med **Storebælt, 2016**: Her er OMS/BIL på 247 kroner, og DB/BIL er 226 kroner. Og selv med afskrivninger på 858M og finansielle omkostninger på 533M havde Storebæltsforbindelsen alligevel et overskud på 1,303 milliarder DKK. Vejanlægget er bogført til en værdi af 14 milliarder og det må siges at være usædvanligt langt under markedsværdien. For en ordens skyld skal det siges, at 89% af Storebæltsforbindelsens indtægter stammer fra vejanlæg, mens den bogførte værdi af vejanlægget kun udgør 52% af de samlede investeringer.

Hvis vi ser på **Øresund, 2016**: Her er OMS/BIL på 181 kroner. Den samlede DB% er 85, hvilket må svare til et DB per bil på 154 kroner. Her stammer dog kun 72,1% af indtægterne fra vejanlæg, mens den samlede værdiansættelse af vej- og baneanlæg er 15,5 milliarder DKK. Øresunds Konsortiet I/S havde i 2016 et overskud på 809 millioner DKK.

Femernbælt der betjenes via Rødby-Puttgarden af Scandlines, har umiddelbart en OMS/BIL på 329 kroner, idet vi antager, at selskabets regnskaber er pålidelige. Scandlines Danmark ApS, som alene har trafikindtægter fra færgerne mellem Rødby og Puttgarden havde i 2016 et officielt overskud på 315M. Scandlines-koncernen havde et officielt overskud på 604M.

Både Storebæltsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S har været overskudsgivende siden 2012, og med de eksisterende værdiansættelser på deres anlæg er der ingen tvivl om, at **begge selskaber har været usædvanligt gode forretninger**, det til trods for, at de er statsejede, og til trods for, at de driver en prispolitik, der bestemt ikke har til formål at gevinstmaksimere, men har til formål at tjene samfundet, samtidig med, at det stadig er brugerne, der betaler.

Et kig på økonomien i Storebæltsforbindelsen taler i virkeligheden for, at hvis vi alene ønsker brugerbetaling, bør vi sætte priserne ned. Der er vi ikke endnu på Øresundsforbindelsen, men som det ses af OMS/BIL, opererer forbindelsen også allerede med en lavere takstpolitik end Storebælt.

Hvis vi derfor går til Femernbælt-forbindelsen, og helt og aldeles udelader togtrafikken, vel vidende, at prisen på 60 milliarder også indeholder jernbaneanlæg, så kan vi forvente (ved en fastpris-forventning) følgende indtægter, hvis vi antager en gennemsnitspris (OMS/BIL) på 300 kroner, og en DB-procent på 85:

2028:765M, 2029: 1,020 milliarder DKK, 2030; 1,173 milliarder DKK. Hvis vi tilmed antager, at vi skal have finansieret hele byggeriet, med en rentesats (i det nuværende marked) på 2%, hvilket ligger stærkt over det aktuelle renteniveau, og vi forventer lineære udgifter til renter allerede under byggearbejdet, vil vi have akkumuleret et samlet drifts- og renteunderskud på 8,5 milliarder DKK i 2027, før Femernbælt åbner. Med vores trafik- og prisprognoser, samt forventninger til renteudgifter og afskrivninger vil driften af Femernbælt-forbindelsen stadig være underskudsgivende de første 9 driftsår, idet vi hvert år vil forvente 600M i afskrivninger og 1,2-1,4 milliarder DKK i renteomkostninger. Først i 2038 vil pengene begynde at vende den anden vej, og på dette tidspunkt har den samlede investering på 60 milliarder DKK medført et akkumuleret underskud på 14 milliarder kroner, forudsat at al finansiering har været ekstern. Herfra vender det, og i **2059 vil investeringen være tjent hjem**.

Vi stiller ikke krav til kapitalforrentning i denne analyse, fordi udgangspunktet er, at arbejdet er 100% gældsfinansieret, baseret på statsgaranterede obligationer. Vi forudsætter, at denne eksterne finansiering har en rente på 2% årligt, og vi fastholder denne rentesats i hele forløbet med den forudsætning, at hvis renten bevæger sig opad, vil vores prisjustering på indtægtssiden også bevæge sig opad. Med dette udgangspunkt kan vi også tillade os at beregne det hele i nutidskroner. I det aktuelle Danmark er renten til stadighed negativ. Ved en aktuell låneoptagelse ville rentebyrden formentlig være væsentligt lavere end de 2% som vi baserer renteudgifterne på i den kommende fremtid.

Set som privat operatør med langt sigt og en meget stor pengetank er dette en god investering, om end lang. Igen skal det understreges, at den faktiske markedsværdi af en fast forbindelse må forventes at stige med årene. Skulle det danske samfund være så tosset at sælge Storebæltsforbindelsen eller Øresunds Konsortiet til private investorer ville sælger (=Danmark) formentlig kunne tjene et trecifret milliardbeløb. Det ville dog nok betyde, at priserne for at køre over Storebælt eller Øresund straks ville stige til 849,- DKK og på den måde være stærkt samfundsskadeligt.

Vi er dermed af den klare overbevisning, at alene ud fra en investeringsmæssig synsvinkel vil det kunne betale sig at bygge Femernbælt-forbindelsen. Og vi har slet ikke indregnet togtrafikken på indtægtssiden, selv om den er fuldt indregnet på omkostningssiden. Derfor vil en grundig beregning af togtrafikens bidrag til Femernbælt-forbindelsens indtægtsniveau formentlig reducere tilbagebetalingstiden med adskillige år.

Men oven i dette kommer samfundsgevinsterne, og de er til at tage og føle på:

Samfundets gevinster ved Femernbælt-forbindelsen

Lad os tage regnestykket, alene for de rejsende: Først og fremmest besparelsen ved at køre i stedet for at sejle: Vi regner med en overfartstid på 12 minutter i bil (ved 90 km/t). Den aktuelle overfartstid er 45 minutters sejlads, hertil kommer en gennemsnitlig ventetid på 20 minutter ved færgeleje, baseret på, at selskabet har halvtimesdrift, og at det tager tid både at tilkøre færgen og at frakøre den. Med andre ord sparer hver rejsende 53 minutter.

Så lad os regne en besparelse ud per person, der benytter den faste forbindelse: Vi arbejder ud fra en hypotese om, at for hvert køretøj, der benytter den faste forbindelse, er der i alt 3 personer. Ikke at forstå, at der er 3 personer i hver bil, men da også Femernbælt bliver en jernbaneforbindelse, og da der også er en del bustrafik er en faktor 3 ganske naturlig. På Femernbælt-forbindelsen er vi for nuværende i faktor 3, mens vi på HH-forbindelsen (der ikke har jernbanepassagerer men til gengæld mere gående lokal trafik) aktuelt er i faktor 4. Med andre ord bliver der sparet næsten 3 timer for hvert køretøj, der krydser Femernbælt.

Når vi skal beregne værdien af denne sparede transporttid kan det være et stort diskussionsemne hvad værdien er for den rejsende at spare tiden. Her vælger vi at se på en timepris, og i avancerede modeller vil man nok anerkende, at der er meget forskellige timepriser alt efter om man er barn, voksen, på arbejde eller har fri og hvilket

indtjeningsniveau den enkelte rejsende normalt oppebærer. Vi vælger her en gennemsnitstimepris for alle rejsende, og vel vidende, at timeprisen for en del rejsende må antages at være ganske høj, vil den for andre måske snarere ligge på noget nær minimumsløn. I den samlede vurdering mener vi dog, at en timepris på 150 kroner må ligge i den lave ende for hvad de fleste synes deres tid er værd, uanset om der er tale om ferie eller arbejde.

Med 53 minutter sparet for hver rejsende, til 150 kroner i timen, vil vi i det samlede samfundsregnskab konstatere, at Femernbælt-forbindelsen vil være stærkt profitabel i sig selv allerede årets efter sin åbning (i 2029), idet samfundsgevinsten ved 4 millioner køretøjer (og dermed 12 millioner rejsende) vil beløbe sig i 1,6 milliarder DKK, oven i billetindtægter på 1 milliard DKK. Den akkumulerede profitabilitet over Femernbælt-forbindelsens første 50 leveår set fra samfundsperspektiv vil, med almindelig fremskrivning af en vækst på 1,8% i antal rejsende efter de første 10 år, i faste priser, være på svimlende 226 milliarder DKK. Heraf vil de 36 milliarder tilfalde ejerne af Femern Bælt A/S og de 190 milliarder kroner vil være samfundsgevinst.

Mens de 36 milliarder DKK vil tilfalde den danske stat som ejer af Femern Bælt A/S vil de 190 milliarder DKK tilfalde de rejsende, som forventes at være en pæn blanding af nationaliteter, hvoraf vi umiddelbart vil forvente et miks med 40% danskere, 25% øvrige nordiske, 20% tyskere og 15% øvrige nationaliteter. Hvis vi på den måde skal måle det tyske samfunds gevinster isoleret set, og uden gevinsten for hurtigere og dermed billigere varetransport, vil det svare til 20% af de 190 milliarder DKK = 38 milliarder DKK eller rundt regnet godt 5 milliarder Euro.

Der vil også være en gevinst ved at gods sparer 53 minutter per vognlæs. Det vil medføre markant lavere fragtrater for spedition mellem Østdanmark/Norden og Tyskland/Resten af Europa, uanset om gods er via lastbil eller bane. Også her vil samfundsgevinsten fordele sig mellem alle de lande, der får fordel af de reducerede transportpriser. Vi har ikke beregnet samfundsgevinsterne ved den billigere varehandel, men de er markante og ender muligvis også i milliardklassen – per år!

Forudsætninger for vores beregninger: (forklaret undervejs i teksten)

Timeløn i samfundsbesparelse: 150,- DKK

Sparet tid ved fast forbindelse: 53 minutter

Trafikprognose: Uændret 2 millioner køretøjer med Scandlines årligt til 2027

Trafikprognose: 7 millioner køretøjer efter 8 års fast forbindelse

Trafikdyk på Storebælt: 2% i 2028, herefter 1% årlig vækst

Trafikprognoser er baseret på erfaringer fra Storebælt og Øresund

Antal passagerer, rejsende over Femernbælt: 3 gange antal køretøjer

Pris over Femernbælt, per køretøj, gennemsnitligt: 300,- DKK

Driftsomkostninger for Femern Bælt A/S: 15% af omsætningen

Åbningsår: 2028

Samlet investering: 60 milliarder DKK

Intern rentefod: 0%

Rentefod på eksternt gæld: 2%

Finansieringsgrad: 100%

Årlig afskrivning af anlægsaktiver: 1%

Indtægter ved togtrafikken: 0 (stærkt pessimistisk)

Samfundsgevinst ved togpassagerer: Tidsbesparelsen er indregnet i vores aktuelle faktor 3 personer per bil.

Samfundsgevinst i billetomkostninger sparet ved at tage den faste forbindelse frem for at sejle med Scandlines: ikke indregnet

Samfundsgevinst ved reducerede varetransportomkostninger: Ikke indregnet (stærkt pessimistisk)

Vækst i trafikken efter de første 10 år: 1,8% årligt.

Værdi af den faste forbindelse i fremtiden: Som bogført (stærkt pessimistisk i mange-milliard-klassen)

Færgetrafik over Femernbælt efter 2028: Nej.

Færgetrafik over Gedser-Rostock efter 2028: Ja, formentlig.

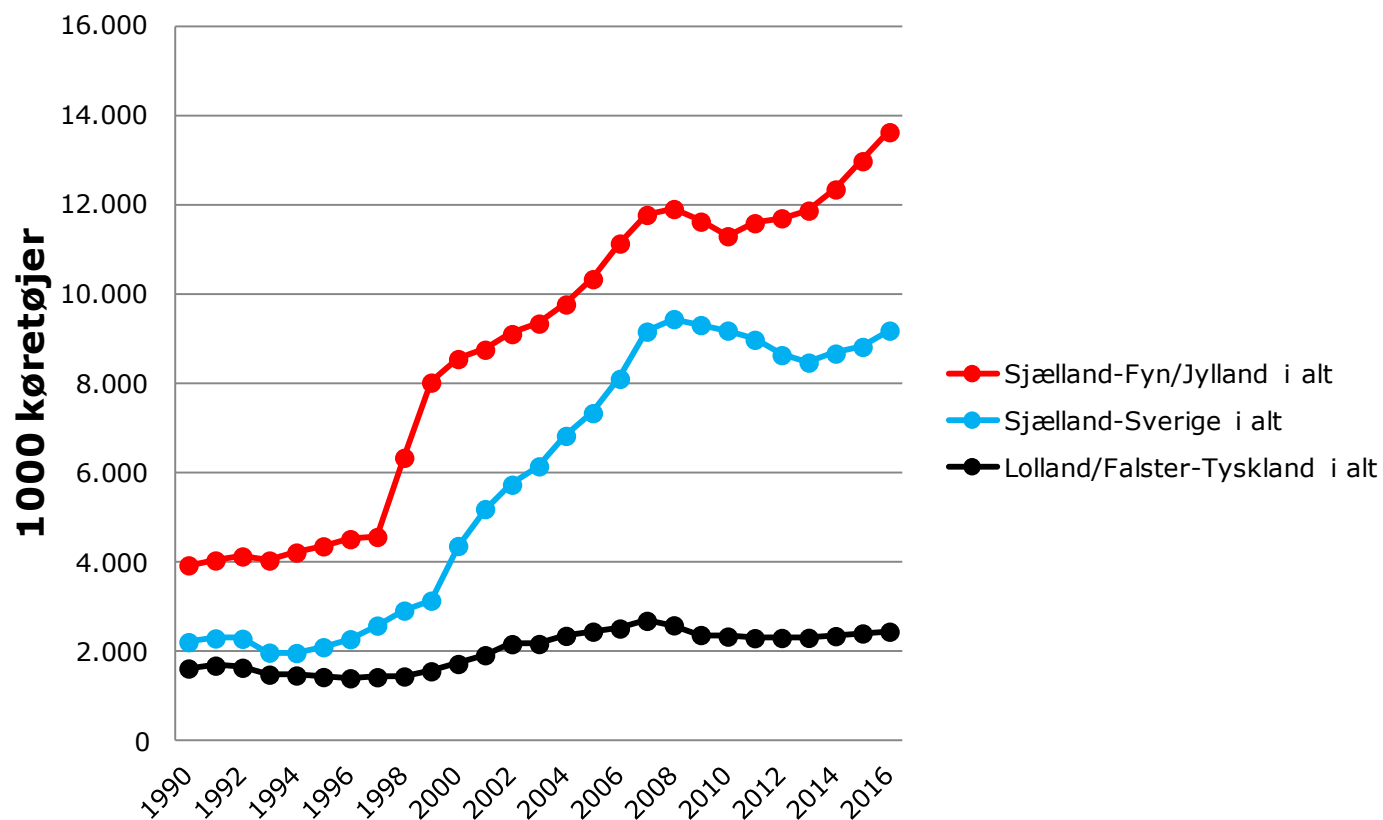
Effektindregning af en eventuel fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg undervejs? Ikke indregnet, men positiv.

Årlige trafiktal, 1000 køretøjer																
	Storebæltsbroen	Øresundsbron	Femern	Sjælland-Fyn	Sjælland-Fyn i alt	Sjælland-Jylland	Mols-Linien	Hundested-Grenå	Sjælland-Jylland i alt	Sjælland-Fyn/Jylland i alt	Dragør-Limhamn samt Tuborg-Landskrona	H-H	Færger Sjælland-Sverige	Samlet trafik, Sjælland Sverige	Falster-Tyskland	LollandFalster-Tyskland i alt
1990			1.383	2.694	2.694	275	783	189	1.247	3.941	431	1.793	2.224	2.224	251	1.634
1991			1.456	2.750	2.750	280	829	191	1.300	4.050	610	1.697	2.307	2.307	242	1.698
1992			1.380	2.817	2.817	293	848	182	1.323	4.140	627	1.672	2.299	2.299	271	1.651
1993			1.194	2.750	2.750	312	817	170	1.299	4.049	450	1.539	1.989	1.989	303	1.497
1994			1.202	2.916	2.916	364	860	87	1.311	4.227	327	1.653	1.980	1.980	276	1.478
1995			1.190	3.031	3.031	443	811	81	1.335	4.366	321	1.790	2.111	2.111	253	1.443
1996			1.192	3.047	3.047	681	794	5	1.480	4.527	309	1.980	2.289	2.289	224	1.416
1997			1.223	3.000	3.000	652	924		1.576	4.576	309	2.285	2.594	2.594	217	1.440
1998	3.800		1.214	1.154	4.954	624	768		1.392	6.346	347	2.582	2.929	2.929	242	1.456
1999	6.897		1.282		6.897	143	987		1.130	8.027	311	2.840	3.151	3.151	290	1.572
2000	7.526	1.680	1.471		7.526	131	897		1.028	8.554		2.694	2.694	4.374	264	1.735
2001	7.741	2.951	1.664		7.741	166	856		1.022	8.763		2.248	2.248	5.199	268	1.932
2002	8.075	3.428	1.896		8.075	203	834		1.037	9.112		2.316	2.316	5.744	283	2.179
2003	8.277	3.781	1.886		8.277	202	868		1.070	9.347		2.374	2.374	6.155	296	2.182
2004	8.667	4.325	2.065		8.667	208	900		1.108	9.775		2.511	2.511	6.836	299	2.364
2005	9.283	4.965	2.125		9.283	181	877		1.058	10.341		2.380	2.380	7.345	333	2.458
2006	10.084	5.767	2.154		10.084	179	874		1.053	11.137		2.344	2.344	8.111	374	2.528
2007	10.742	6.746	2.279		10.742	159	876		1.035	11.777		2.421	2.421	9.167	421	2.700
2008	11.026	7.088	2.177		11.026	158	725		883	11.909		2.360	2.360	9.448	423	2.600
2009	10.807	7.104	2.009		10.807	133	687		820	11.627		2.210	2.210	9.314	374	2.383
2010	10.493	7.077	1.993		10.493	132	676		808	11.301		2.114	2.114	9.191	355	2.348
2011	10.814	6.988	1.959		10.814	78	700		778	11.592		1.997	1.997	8.985	354	2.313
2012	10.894	6.766	1.951		10.894	48	760		808	11.702		1.876	1.876	8.642	366	2.317
2013	10.883	6.685	1.970		10.883	40	950		990	11.873		1.790	1.790	8.475	350	2.320
2014	11.361	6.918	1.995		11.361		986		986	12.347		1.758	1.758	8.676	363	2.358
2015	11.880	7.047	2.025		11.880		1.099		1.099	12.979		1.778	1.778	8.825	393	2.418
2016	12.438	7.424	2.050		12.438		1.190		1.190	13.628		1.765	1.765	9.189	407	2.457

Kilde: Egen sammensætning ud fra Danmarks Statistik og selskabers årsregnskaber. Tal i grønt er åbningsår for fast forbindelse.

Tal i gråt var det år, Scandlines blev kapitalfondsejet.

Trafikudvikling fra Sjælland 1990-2016



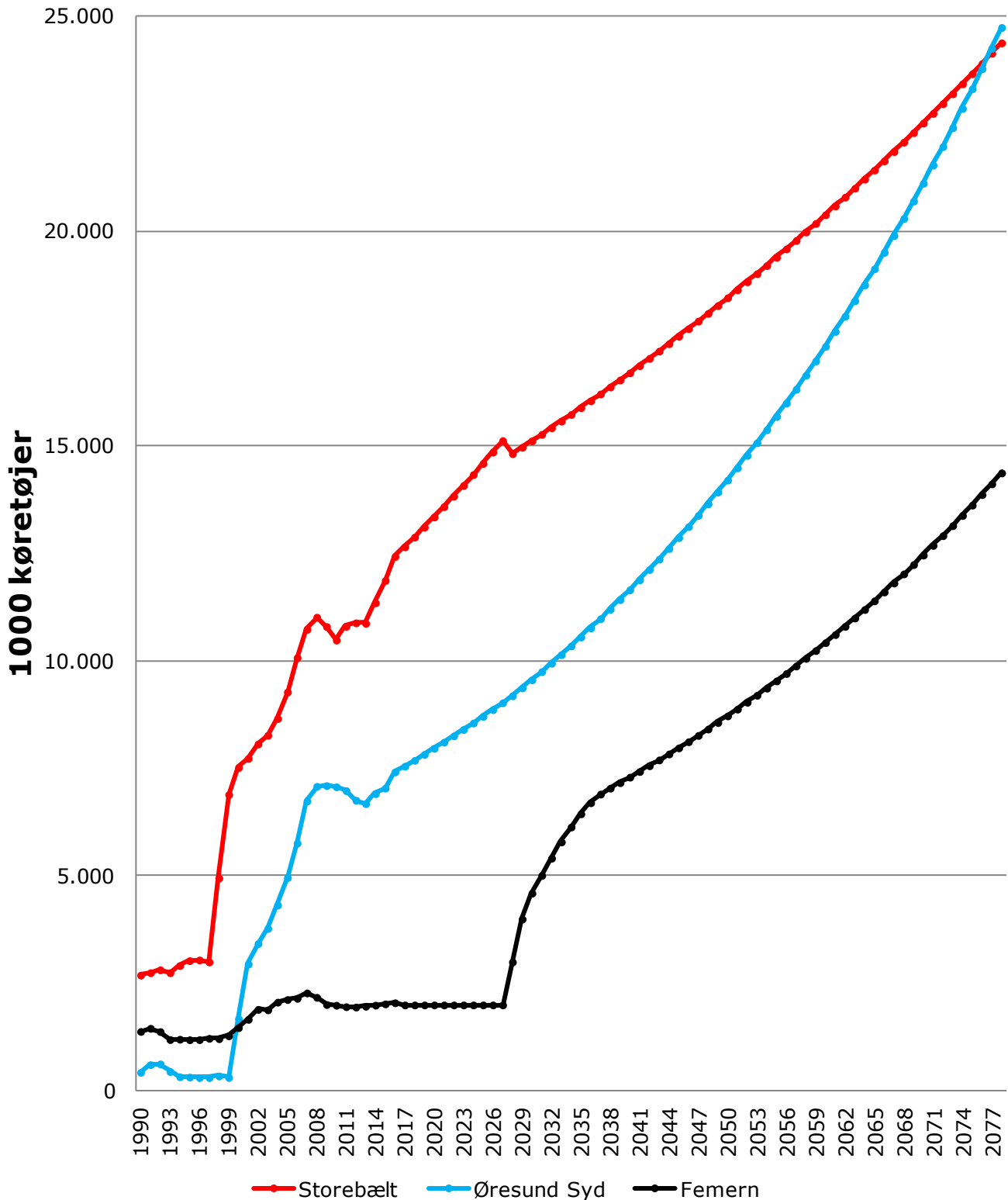
Trafikprognose Femern forbindelse 2028-2078 (beløb i MDKK)

	Storebælt, køretøjer per år	Øresundsbron, køretøjer per år	Femern, køretøjer per år	Indtægter Femern, MDKK, DB:	Afskrivninger:	Renter, 2%	Nettoindtægt	Akkumuleret nettoresultat for Femern A/S	Samfundsgevinst ved 150kr/timen	Samlet akkumuleret samfundsgevinst ved at bygge Femern-forbindelsen	Restgæld, Femern A/S	Anlægsaktiver, restværdi
2016	12.438	7.424	2.050								2.521	3.113
2017	12.662	7.558	2.000			-120	-120	-120		-120	6.000	6.000
2018	12.890	7.694	2.000		0	-242	-242	-362		-362	12.120	12.000
2019	13.122	7.832	2.000		0	-367	-367	-730		-730	18.362	18.000
2020	13.358	7.973	2.000		0	-495	-495	-1.224		-1.224	24.730	24.000
2021	13.598	8.117	2.000		0	-624	-624	-1.849		-1.849	31.224	30.000
2022	13.843	8.263	2.000		0	-757	-757	-2.606		-2.606	37.849	36.000
2023	14.092	8.411	2.000		0	-892	-892	-3.498		-3.498	44.606	42.000
2024	14.346	8.563	2.000		0	-1.030	-1.030	-4.528		-4.528	51.498	48.000
2025	14.604	8.717	2.000		0	-1.171	-1.171	-5.698		-5.698	58.528	54.000
2026	14.867	8.874	2.000		0	-1.314	-1.314	-7.012		-7.012	65.698	60.000
2027	15.135	9.034	2.000		0	-1.460	-1.460	-8.473		-8.473	73.012	66.000
2028	14.832	9.196	3.000	765	-600	-1.431	-1.266	-9.739	1.193	-8.546	71.552	65.400
2029	14.980	9.380	4.000	1.020	-600	-1.402	-982	-10.721	1.590	-7.938	70.121	64.800
2030	15.130	9.568	4.600	1.173	-600	-1.374	-801	-11.522	1.829	-6.911	68.719	64.200
2031	15.282	9.759	5.014	1.279	-600	-1.347	-668	-12.191	1.993	-5.587	67.344	63.600
2032	15.434	9.954	5.415	1.381	-600	-1.320	-539	-12.730	2.153	-3.973	65.997	63.000
2033	15.589	10.153	5.794	1.478	-600	-1.294	-416	-13.146	2.303	-2.086	64.677	62.400
2034	15.745	10.356	6.142	1.566	-600	-1.268	-302	-13.447	2.441	54	63.384	61.800
2035	15.902	10.564	6.449	1.644	-600	-1.242	-198	-13.645	2.563	2.419	62.116	61.200
2036	16.061	10.775	6.707	1.710	-600	-1.217	-107	-13.752	2.666	4.978	60.874	60.600
2037	16.222	10.990	6.908	1.762	-600	-1.193	-32	-13.784	2.746	7.693	59.656	60.000
2038	16.384	11.210	7.046	1.797	-600	-1.169	28	-13.756	2.801	10.521	58.463	59.400
2039	16.548	11.434	7.173	1.829	-600	-1.146	83	-13.673	2.851	13.456	57.294	58.800
2040	16.713	11.663	7.302	1.862	-600	-1.123	139	-13.534	2.903	16.497	56.148	58.200
2041	16.880	11.896	7.434	1.896	-600	-1.101	195	-13.339	2.955	19.647	55.025	57.600
2042	17.049	12.134	7.567	1.930	-600	-1.078	251	-13.088	3.008	22.906	53.925	57.000
2043	17.220	12.377	7.704	1.964	-600	-1.057	308	-12.780	3.062	26.276	52.846	56.400
2044	17.392	12.624	7.842	2.000	-600	-1.036	364	-12.416	3.117	29.758	51.789	55.800
2045	17.566	12.877	7.983	2.036	-600	-1.015	421	-11.996	3.173	33.352	50.753	55.200
2046	17.741	13.135	8.127	2.072	-600	-995	478	-11.518	3.231	37.060	49.738	54.600
2047	17.919	13.397	8.273	2.110	-600	-975	535	-10.983	3.289	40.883	48.744	54.000
2048	18.098	13.665	8.422	2.148	-600	-955	592	-10.391	3.348	44.824	47.769	53.400
2049	18.279	13.938	8.574	2.186	-600	-936	650	-9.741	3.408	48.882	46.813	52.800
2050	18.462	14.217	8.728	2.226	-600	-918	708	-9.032	3.470	53.060	45.877	52.200
2051	18.646	14.502	8.885	2.266	-600	-899	767	-8.266	3.532	57.358	44.960	51.600
2052	18.833	14.792	9.045	2.307	-600	-881	825	-7.440	3.596	61.779	44.060	51.000
2053	19.021	15.087	9.208	2.348	-600	-864	885	-6.556	3.660	66.324	43.179	50.400
2054	19.211	15.389	9.374	2.390	-600	-846	944	-5.612	3.726	70.994	42.316	49.800
2055	19.403	15.697	9.543	2.433	-600	-829	1.004	-4.608	3.793	75.791	41.469	49.200
2056	19.597	16.011	9.714	2.477	-600	-813	1.064	-3.544	3.861	80.717	40.640	48.600
2057	19.793	16.331	9.889	2.522	-600	-797	1.125	-2.418	3.931	85.773	39.827	48.000
2058	19.991	16.658	10.067	2.567	-600	-781	1.187	-1.232	4.002	90.962	39.031	47.400
2059	20.191	16.991	10.249	2.613	-600	-765	1.248	17	4.074	96.284	38.250	46.800
2060	20.393	17.331	10.433	2.660	-600	-750	1.311	1.327	4.147	101.742	37.485	46.200
2061	20.597	17.677	10.621	2.708	-600	-735	1.374	2.701	4.222	107.337	36.735	45.600
2062	20.803	18.031	10.812	2.757	-600	-720	1.437	4.138	4.298	113.072	36.001	45.000
2063	21.011	18.392	11.007	2.807	-600	-706	1.501	5.639	4.375	118.948	35.280	44.400
2064	21.221	18.759	11.205	2.857	-600	-691	1.566	7.205	4.454	124.968	34.575	43.800
2065	21.433	19.135	11.406	2.909	-600	-678	1.631	8.836	4.534	131.133	33.883	43.200
2066	21.648	19.517	11.612	2.961	-600	-664	1.697	10.533	4.616	137.445	33.206	42.600
2067	21.864	19.908	11.821	3.014	-600	-651	1.763	12.296	4.699	143.907	32.542	42.000
2068	22.083	20.306	12.033	3.069	-600	-638	1.831	14.127	4.783	150.521	31.891	41.400
2069	22.304	20.712	12.250	3.124	-600	-625	1.899	16.025	4.869	157.289	31.253	40.800
2070	22.527	21.126	12.471	3.180	-600	-613	1.967	17.993	4.957	164.214	30.628	40.200
2071	22.752	21.549	12.695	3.237	-600	-600	2.037	20.030	5.046	171.297	30.015	39.600
2072	22.980	21.980	12.924	3.296	-600	-588	2.107	22.137	5.137	178.541	29.415	39.000
2073	23.209	22.419	13.156	3.355	-600	-577	2.178	24.315	5.230	185.949	28.827	38.400
2074	23.441	22.868	13.393	3.415	-600	-565	2.250	26.566	5.324	193.523	28.250	37.800
2075	23.676	23.325	13.634	3.477	-600	-554	2.323	28.889	5.420	201.266	27.685	37.200
2076	23.913	23.791	13.879	3.539	-600	-543	2.397	31.285	5.517	209.179	27.131	36.600
2077	24.152	24.267	14.129	3.603	-600	-532	2.471	33.756	5.616	217.267	26.589	36.000
2078	24.393	24.753	14.384	3.668	-600	-521	2.547	36.303	5.717	225.531	26.057	35.400

Antal køretøjer er i tusinder, mens beløb er i millioner DKK (MDKK).

Trafikudvikling fra Sjælland 1990-2078

1990-2016 = Fakta, 2017-2078 = Prognoser



Bemærk ovenstående alene ser på de faste forbindelser og på den trafik der var i nærhed af de faste forbindelser, før de blev etableret. HH-trafikken er dermed udeladt, og det er trafik mellem Sjælland og Jylland også.

Prognoserne tager ikke højde for, om der bygges en fast HH-forbindelse, hvilket vi dog må antage bliver gjort indenfor tidshorizonten, ikke mindst da vores umiddelbart antagelse er, at en sådan investering også vil være stærkt samfundstjenlig (og en mindre investering end Femern-forbindelsen). Ved åbning af en fast HH-forbindelse vil vi antage, at trafikken over Øresund Syd får lidt svagere vækstrater, mens trafikken over HH (som ikke fremgår ovenfor) vil vokse markant, så markant, at den samlede trafik over Øresund vil overstige trafikken over Storebælt mange år tidligere.