



Bidrag til TRU spm. 357 - Opgørelse af andel af anlægs- og driftsomkostninger samt indtægter fordelt på vej og bane for hhv. Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og Femern Bælt-forbindelsen

Sund & Bælt Holding har opgjort, hvor stor en andel af de samlede indtægter og omkostninger ved anlæg og drift af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen som hidrører fra hhv. vejdelen og jernbanedelen, opgjort i procent.

Opgørelsen for Storebæltsforbindelsen omfatter i modsætning til Øresundsbroen også driftsomkostninger vedrørende landanlæg. Landanlæggene på Storebælt udgør i areal en lille andel af det samlede anlæg og har historisk været indeholdt i det samlede anlæg organiseret i A/S Storebælt. Der findes ikke p.t. datagrundlag til at udskille driftsomkostninger, der kan knyttes til Storebælts landanlæg. For Øresundsbroen er tilknyttet relativt store landanlæg på begge sider af forbindelsen, og disse anlæg er organiseret i selvstændige danske og svenske selskaber. I vedlagte opgørelse er valgt at udelade driftsomkostningerne for disse landanlæg. I driftsomkostningerne indgår ikke finansieringsomkostninger og reinvesteringer.

Nederst fremgår særskilt beskrivelse for Femern Bælt-forbindelsen, der alene vedrører kyst-til-kyst delen.

Storebæltsforbindelsen inklusiv landanlæg

| A/S Storebælt inkl. landanlæg 1998-2032 | | | |
|---|------------|-----------|---|
| Pct. | Vej | Jernbane | Forudsætninger |
| Anlægssum (svarende til bogført værdi ved åbningen af forbindelsen, lb. priser) | 50% | 50% | Procentfordelingen er baseret på værdien opgjort i løbende priser ved åbningen i 1998. |
| Driftsomkostninger (i tilbagebetalingsperioden, lb. priser) | 72% (66 %) | 28% (34%) | Inklusive omkostninger til betalingsopkrævning på vejforbindelsen. Indtil 2006 varetager og betaler Banedanmark for drift og vedligehold af jernbaneanlæg. I parentes er angivet fordelingen mellem vej og bane fra 2006 og frem til udløb af tilbagebetalingsperioden. |
| Indtægter (i tilbagebetalingsperioden, lb. priser) | 84% | 16% | |
| Generelle forudsætninger: Opgørelsen er baseret på bogførte værdier frem til udgangen af 2019, budgetter for perioden 2020-24 samt prognose for restperioden frem til 2032. Anlægssum: Fordelingen af anlægssummen mellem bane og vej er baseret på en nøje fordeling foretaget under anlægsfasen, da det oprindeligt var en del af lovgrundlaget, at DSB/Banedanmark skulle betale jernbaneforbindelsen fuldt ud over en 30-årig periode. Derfor blev der som en del af projektstyringen på et vist niveau i projekthierarkiet registreret, hvilken anlægsdel omkostningen skulle henføres til. For Østbroen blev alle omkostninger fordelt til vej, mens der for Vestbroen blev anvendt forskellige fordelingsnøgler, eksempelvis blev fællesdele fordelt efter en nøgle, mens alle baneinstallationer blev fuldt | | | |

fordelt til bane, vejbelægning fuldt ud til vej, etc. Og på tilsvarende vis er der sket fordeling af øvrige anlægsdele; Sprogø-arbejderne, landanlæggene, miljøforanstaltninger, mm.

Øresundsbroen eksklusiv landanlæg

| Øresundsbro Konsortiet I/S 2000-2050 | | | |
|---|-----|----------|--|
| Pct. | Vej | Jernbane | Forudsætninger |
| Anlægssum (svarende til bogført værdi ved åbningen af forbindelsen) | 50% | 50% | |
| Driftsomkostninger (i tilbagebetalingsperioden, lb. priser) | 60% | 40% | Omkostninger D&V inkl. driftsomkostninger vedrørende betalingsanlæg, herunder bemanning, betalingskortgebyrer og andre omkostninger vedr. opkrævning |
| Indtægter (i tilbagebetalingsperioden, lb. priser) | 78% | 22% | Indtægter jernbane fast sum (indeks), iflg. regeringsaftalen |
| <p>Generelle forudsætninger: Løbende priser. Periode 2000-2050 = inklusiv tilbagebetaling af ejerskabernes landanlæg.</p> <p>Anlægssum: Der er gennemført en dekomponering for den oprindelige, samlede investering i vej- og jernbaneanlæg baseret på byggekontrakter med bilag. Øresundsforbindelsen er en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. For selve bro- og tunnelkonstruktionen er fordelingen baseret på en fiktiv vejforbindelse og en fiktiv jernbaneforbindelse. Bygninger, trafikstyring og betalingsanlæg er henført til vejdelene. Jernbanetekniske dele er henført til jernbanedelen. Øvrige anlægsdele og installationer er fordelt 50/50.</p> | | | |

Femern Bælt-forbindelsen

Det er i Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg fra februar 2016 samt i ansøgninger til EU-Kommissionens infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF), om EU-støtte til Femern Bælt-projektet beregnet, at jernbanerelaterede anlægsaktiviteter udgør 51 pct. af de samlede anlægsomkostninger til kyst til kyst-forbindelsen, mens vejrelaterede anlægsaktiviteter udgør 49 pct. af de samlede anlægsomkostninger til kyst til kyst-forbindelsen. EU-Kommissionen har godkendt denne omkostningsfordeling som grundlag for tildeling af EU-støtte til Femern Bælt-projektet.

Femern Bælt-projektet har for indeværende EU-støtteperiode modtaget støttetilsagn fra CEF til de jernbanerelaterede anlægsomkostninger på kyst til kyst-forbindelsen. EU-støtten er tildelt ud fra EU-Kommissionens retningslinjer om, at kyst til kyst-forbindelsen tildes den maksimale støtte på 40 pct. af omkostningerne til jernbanerelaterede anlægsaktiviteter og ingen støtte til de vejrelaterede anlægsomkostninger.

Femern A/S har med bistand fra selskabets tekniske rådgiver Rambøll-Arup-TEC JV samt på baggrund af erfaringerne fra Storebælt- og Øresundsforbindelsen udarbejdet et skøn over omkostninger til drift, vedligehold og reinvesterings af Femern Bælt-tunnelen i de første 40 driftsår

efter tunnelens åbning, som er lagt til grund i den finansielle analyse fra 2016. Det anslås, at vejrelaterede omkostninger udgør ca. 80 pct. af de gennemsnitlige, årlige omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer af kyst til kyst-forbindelsen, mens jernbanerelaterede omkostninger skønnes at udgøre de resterende ca. 20 pct. Skønnet er behæftet med usikkerhed og vil løbende blive evalueret.

Indtægtsgrundlaget fra jernbanen på den faste Femern Bælt-forbindelse er over tilbagebetalingsperioden for det samlede Femern Bælt-projekt beregnet at udgøre ca. 11 pct. af de samlede indtægter. Af forsigtighedsgrunde er den prognosticerede vækst i jernbanetrafikken ikke indregnet i indtægtsskønnet, hvorfor det er prognosen for jernbanetrafikken i åbningsåret, der udgør grundlaget for indtægtsskønnet. Den konkrete takstmodel fastlægges inden forbindelsens åbning.

Indtægterne fra vejtrafikken på den faste Femern Bælt-forbindelse beregnes at udgøre ca. 89 pct. af de samlede indtægter. Der er i skønnet taget højde for den politiske aftale af 21. september 2017 mellem den daværende regering (V, LA og K) og Dansk Folkeparti om takstnedsættelser på Storebæltsforbindelsen med 15 pct. pr. 1. januar 2018 og yderligere 10 pct. pr. 1. januar 2023.

Vejindtægtsgrundlaget udvikler sig med stigningen i trafiktallene. Det forudsættes i den finansielle analyse fra 2016, at der vil være et såkaldt trafikspring, hvor vejtrafikken i en overgangsperiode gradvist tilpasser sig de nye transportmuligheder, som Femern Bælt-tunnelen tilbyder. Trafikspringet skønnes fuldt indfaset fra og med det fjerde år efter åbningen af Femern Bælt-tunnelen, jf. Finansiell analyse 2016. Af forsigtighedsgrunde antages nulvækst i vejtrafikken efter 25 driftsår fra Femern Bælt-tunnelens åbning.

Indtægter fra brugerne af den faste kyst til kyst-forbindelse er fastlagt på grundlag af omfattende trafikmodelberegninger. Trafikprognosen er efterfølgende blevet eksternt kvalitetssikret af konsulentvirksomheden COWI. Den konkrete takstmodel for vejtrafikken fastsættes inden forbindelsens åbning.

Sammenfattende er det beregnet, at de samlede anlægsomkostninger til kyst til kyst-forbindelsen fordeles cirka ligeligt mellem jernbanerelaterede anlægsaktiviteter og vejrelaterede anlægsaktiviteter. Hovedparten af omkostningerne til drift, vedligehold og reinvesteringer af Femern Bælt-tunnelen efter tunnelens åbning vedrører vejdelen. Trafikindtægterne fra brugerne efter åbningen af forbindelsen vil i væsentligt omfang være baseret på vejtrafikken. På den anden side er jernbanerelaterede anlægsaktiviteter tildelt den maksimale EU-støtte, mens vejrelaterede anlægsomkostninger ingen EU-støtte modtager.