

Bælt-forbindelsen ved en åbning i 2018 7.700 køretøjer pr. døgn.

I de følgende fem år forventes det såkaldte trafikspring realiseret, således at der i 2022 forventes 10.300 køretøjer pr. døgn.

I de efterfølgende 25 driftsår forventes der en stigning i trafikken på 1,7 pct. årligt, svarende til ca. 15.700 køretøjer pr. døgn i 2043. Herefter er det antaget, at trafikken er konstant og dermed ikke vokser mere. Væksten i de første 25 driftsår er lidt højere end den forventede vækst på Storebæltsforbindelsen, hvilket blandt andet kan henføres til en højere andel af internationale godstransporter.

Det forventes, at 14.600 persontog og 15.700 godstog årligt vil passere Femern Bælt i åbningsåret 2018. Det forventes, at ca. 15 mio. tons gods om året vil blive transporteret via Femern Bælt. Heraf forventes ca. 8 mio. tons fragtet med jernbane. For så vidt angår persontrafik, forventes ca. 1,4 mio. rejsende i åbningsåret at benytte jernbaneforbindelsen over Femern Bælt.

Prisen for at benytte den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at være på niveau med overfartspriserne på Rødby-Puttgarden i 2007 reguleret med den almindelige prisudvikling frem til åbningen. I 2007 var overfartsprisen 420 kr. for en personbil. Det svarer til omkring 430 kr. i 2008-priser. Der tages ikke med projekteringsloven nærmere stilling til spørgsmål om takster og rabatter m.v.

Indtægter fra jernbanen for at benytte Femern Bælt-forbindelsen er beregnet som værdien af jernbaneoperatørernes direkte besparelse ved at anvende Femern Bælt-forbindelsen frem for den ca. 160 km længere rute via Storebæltsforbindelsen. Besparelserne består i sparede infrastrukturafgifter og lavere driftsomkostninger ved færre kørte kilometer. Værdien af tidsbesparelser for personer og gods er ikke indregnet i jernbanens betaling og er således en vederlagsfri gevinst for jernbanen. Indtægtsgrundlaget fra jernbanen for den faste forbindelse over Femern Bælt er i de finansielle analyser forudsat at udgøre omkring 350 mio. kr. (2008-priser) årligt og forudsættes reguleret med den almindelige prisudvikling.

Trafikindtægterne i Femern Bælt-forbindelsens første hele driftsår forventes at udgøre knap 1,9 mia. kr. (2008-priser) fordelt med knap 1,5 mia. kr. fra vejtrafikken og knap 0,4 mia. kr. fra jernbanen.

Driftsomkostningerne for den faste forbindelse over Femern Bælt er baseret på erfaringer fra drift og vedligeholdelse af Storebælts- og Øresundsforbindelsen. På den baggrund er udgiften skønnet til gennemsnitligt ca. 450 mio. kr. (2008-priser) årligt over en 40-

årig driftsperiode. Hertil kommer driftsomkostningerne for landanlæggene, som vil blive estimeret i forbindelse med anlægsloven.

Der henlægges opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten. Selskaberne får ansvaret for den faste forbindelse over Femern Bælt. Der forudsættes foretaget et kapitalindskud i selskaberne på op til 500 mio. kr. Beløbet afspejler projektets størrelse. A/S Storebælt blev etableret med en aktiekapital på 355 mio. kr. Udgiften til at etablere den faste forbindelse over Storebælt var omkring 34 mia. kr. (2008-priser).

Det forudsatte kapitalindskud i selskaberne med ansvar for Femern Bælt-forbindelsen indebærer, at ejerne vil kunne oppebære en udbyttebetaling, der på markedsvilkår vil kunne sikre finansiering af udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. Transportministeren kan indskyde en aktiekapital på op til 500 mio. kr. i det eller de direkte eller indirekte fuldt statsejede selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5. Såfremt det eller de selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5, er datterselskaber af et allerede eksisterende direkte eller indirekte fuldt statsejet selskab, kan dette allerede eksisterende selskab selv foretage indskud på op til 500 mio. kr. i disse datterselskaber.

Omkostningerne til anlæg og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt finansieres af brugerne af forbindelsen. Som for de øvrige faste forbindelser finansieres omkostningerne i projekterings- og anlægsperioden ved optagelse af lån på det internationale kapitalmarked på basis af statslige garantier.

Europa-Kommissionen har udpeget Femern Bælt-forbindelsen som prioritetsprojekt i de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T). Projektet forudsættes i beregningerne i projekterings- og anlægsperioden at kunne opnå 10 pct. støtte til såvel den faste forbindelse som til landanlægsgdelen, i alt ca. 5,2 mia. kr. (løbende priser).

Danmark har for perioden 2007–2013 fået tilsagn fra Kommissionen om støtte på godt 2,5 mia. kr. fra Europa-Kommissionens budgetlinje vedrørende TEN-T til den faste forbindelse over Femern Bælt. Hertil kommer knap 90 mio. kr. til forundersøgelser af de danske jernbanelandanlæg. Samlet svarer støtten til ca. 25 pct. af de forventede udgifter til projektet frem til 2013.

Danmark og Tyskland har i traktaten af 3. september 2008 forpligtet hinanden til at søge at opnå den højst mulige TEN-T-støtte til projektet, når der skal ansøges om støtte igen.