

Femern-forbindelsen

Mogens Fosgerau

DTU, KTH

$$P(i|V) = \frac{\partial \ln G(eV)}{\partial V_i} \int_a^b \epsilon \Theta^{\sqrt{17}} + \Omega \int \delta e^{i\pi} = \{2.7182818284\} \chi^2 \Sigma!$$

Mit udgangspunkt

- Professor DTU Transport, og KTH
- Redaktør: Economics of Transportation
- Forskning: Transport economics, discrete choice econometrics
- Samfundsøkonomisk metode for transportministeriet
- Trafikmodeller for Storebælt og Øresund
- Bidrag ifm diverse kommissioner
- KS samfundsøkonomi Femern ca 2001
- Har ellers ikke arbejdet med Femern

Overordnet indtryk

- Højt informationsniveau sammenlignet med tidligere faste forbindelser
- Metodisk fornuftig trafikprognose
- Stort fokus på finansiell analyse
- Knap så stort fokus på samfundsøkonomisk vurdering
- Lang og meget indviklet beslutningsgang

- Samfundsøkonomisk forrentning (jan 2015): 5,4%
 - OK, men ikke prangende
- Finansiell analyse (nov 2014), tilbagebetalingstid: 37 år

- Manglende opdatering
 - Nyt anlægsoverslag
 - EU tilskud

- Vil diskutere nogle væsentlige usikkerheder

Storebælt

- 25% af Femern personbiler ville ellers benytte Storebælt
 - Hermed etableres binding, som gør det svært at sænke taksten på Storebælt
- Særlig usikkerhed om overflytning fra Storebælt
 - Manglende viden om nuværende trafikmønster på Storebælt (!)

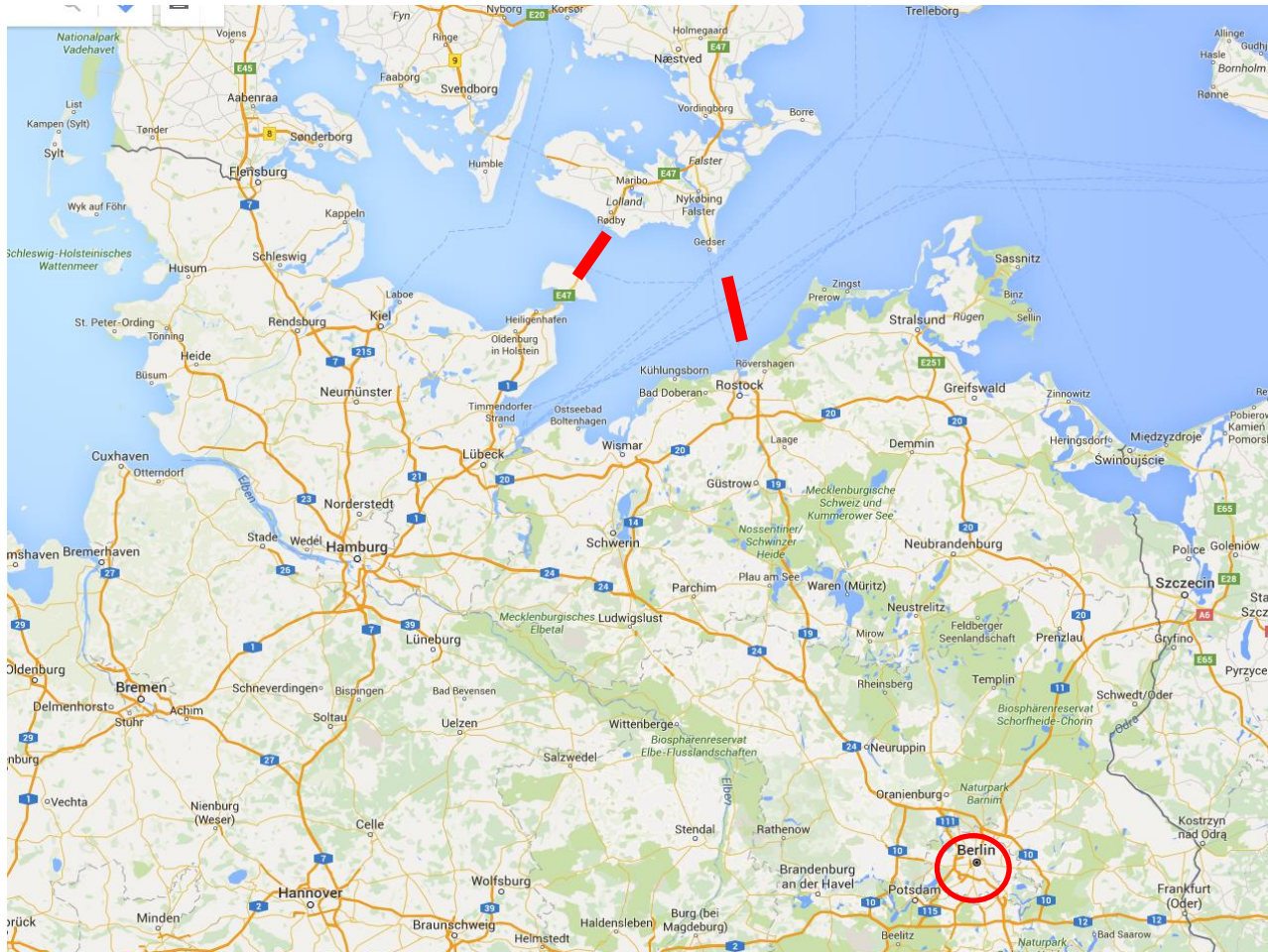
Færgetakster

- Lastbiler får rabatter, hvor store er de?
- Fejl her slår direkte igennem på Femern-provenu i prognose
 - Fejl i rabat ->
 - Fejl i observeret pris ->
 - Fejl i parameter for uobserveret kvalitet ->
 - Fejl i prognose (ville være ok med korrigeret takst) ->
 - Fejl i provenu, proportional (!)

Gedser-Rostock

Hvad sker der, hvis færgerne øger frekvensen og sænker priserne?

Femern skal stjæle de fleste personbiler fra GR, men ikke så mange lastbiler?
Tyder på, at der er noget at spille om.



Anlægsoverslag - usikkerhed

- Tillæg for usikkerhed begrundet i erfaringer og detaljering i planlægningen
 - 30% iht Ny Anlægsbudgettering
- Første tilbud er inde, allerede med stor overskridelse
 - Forhandling
- Hvad skal tillæg for usikkerhed være nu?
- Hvordan skal ansvarsbegrænsninger regnes med?

Samfundsøkonomisk vurdering, jan 2015

	Danmark	Hypotetisk			
Staten	10				
Anlægsomkostninger inkl. restværdi	-53	-15 Gamle tal	Ensidig risiko		
EU-støtte	10	-5 ??	Ensidig risiko		
Drift, vedligehold og reinvesteringer	-15				
Indtægter fra brugerbetaling, faste forbindelser	68	-7 -10%			
Togoperatør (passagertog)	1				
Afgifter og afgiftskorrektioner	-1				
Brugere	15	-1.5 -10%			
Vejtrafik - personer	8				
Vejtrafik - gods	2				
Jernbane - personer	5				
Jernbane - gods	0				
Andre effekter	3				
Eksterne omkostninger (miljø, klima, støj, uheld)	1				
Arbejdsudbudseffekt	2				
Korrektion, indtjening færger	0				
I alt	28	-0.5			
Intern rente	5,4%	<4%			

Finansiel vurdering

- Det ville have været rart, hvis man kunne reproducere hovedtræk pba rapport
 - Svært, nu, selv at vurdere effekter på tilbagebetalingstid af ændrede forudsætninger

Konklusion

- Hvis jeg skulle købe aktier i Femern, uden statsgaranti
- Spørgsmål:
 - Overflytning fra Storebælt
 - Færgerabatter til lastbiler
 - Gedser-Rostock potentiale
 - Anlægsomkostninger- risiko
 - EU tilskud