

8. april 2021: Langtidsbudgettet for 2021 er i forbindelse med udarbejdelse af årsregnskabet blevet opdateret med realiserede tal for 2020, samtidig er der sket en modelmæssig justering i forhold til afskrivninger af betalingsretten

# Bilag 2 SOV Fjordforbindelsen Frederikssund Langtidsbudget og likviditetsbudget 2021

---

## Indledning

I 2021 har Kronprinsesse Marys Bro været i drift i over et år, hvorfor dette er det første langtidsbudget, hvor selskabet har et reel erfaringsgrundlag, som grundlag for budgettet

Det første år har dog været et meget usædvanligt år, da trafikken over hele landet har været præget af Coronasituationens begyndelse i medio marts.

Dette notat beskriver forudsætningerne for langtidsbudgettet for 2021. Med de angivne forventninger til inputparametrene forventes en tilbagebetalingstid på 37 år (ift. 2019, dvs. i 2056).

## Ny model til estimering af tilbagebetalingstid

Forretningsføreren har forbedret og sammenlagt modeller til udarbejdelse af langtidsbudgettet med henblik på mere gennemskuelighed, brugervenlighed samt fleksibilitet i modellerne. Der var i sidste års budget anvendt både "Generisk model for usikkerhed for tilbagebetalingstiden", en forecast model udviklet af Deloitte, "Randers Fjord modellen" udviklet af Vejdirektoratet, samt en afskrivningsmodel udviklet af PWC. Den eksisterende forecast model til beregning af tilbagebetalingstid, i det flerårige budget, samt tilhørende likviditetsbudget var svært gennemskuelig. Desuden var modellerne uafhængige af hinanden, og det medførte en del manuelle indtastninger, hvilket besværliggjorde følsomhedsanalyser/scenarieberegninger unødigt. Det er valgt at tilpasse Randers Fjord modellen til Fjordforbindelsen til beregning af tilbagebetalingstid og scenarier for

at sikre gennemsigthed ift. underliggende beregninger. Desuden er afskrivningsmodellen til beregning af afskrivning af betalingsretten efter unit-of-production metoden nu integreret i modellen. Den nye model beregner både afskrivninger, giver bud på tilbagebetalingstiden, viser hvornår der er behov for nye låneoptag, samt laver et decideret langtidsbudget. Det har desuden en række fordele, f.eks. i relation til at kunne håndtere flere scenarier end de eksisterende modeller kunne.

## **Forudsætninger**

På basis af erfaringerne fra det første år i drift, er der foretaget en større gennemgang af de forudsætningerne, der indgår i langtidsbudgettet. Forudsætningerne præsenteres på de følgende sider i nærværende notat.

### ***Inflation***

Inflationen påvirker både indtægts- og udgiftssiden af budgettet. Udgiftssiden i forbindelse med generelle prisstigninger på driftsomkostningerne og indtægtssiden, da der er forudsat takststigninger på niveau med inflationen. Bestyrelsen har valgt en finansstrategi, hvor nuværende lån er optaget med en fast rente. Det betyder, at hvis inflationen stiger, så vil indtægterne stige mere end udgifterne, da de nuværende lån er optaget til en lavere rente.

Selskabet har rådført sig med sin finansrådgiver, Sund og Bælt Holding, der anbefaler at selskabet tager udgangspunkt i Finansministeriets inflationsprognose. Langtidsbudgettet er derfor reguleret årligt ud fra Finansministeriets prognose, svarende til gennemsnitligt 1,75% pr. år fra 2020-2050.

### ***Effektiv rente***

De faktiske vægtede effektive renter indgår for de eksisterende lån.

Som beregningsforudsætning i forbindelse med refinansiering af lånene der udløber, anbefaler Sund og Bælt Holding at benytte Finansministeriets renteprognose for den 10-årige statsobligation, og angiver samtidig, at det er rimeligt at forudsætte, at der til enhver tid refinansieres med 10-årige genudlån. I langtidsbudgettet er derfor benyttet Finansministeriets renteprognose for 2020-2050 for den 10-årige statsobligation. Forventningen er, at renten stiger fra -0,30% i 2020 til 4,0% i 2050, dvs. en stigning på ca. 0,1% point årligt. Dette er en fordel for selskabet, idet gælden er størst i starten, hvor renten er lavest. I sidste års langtidsbudget indgik en gennemsnitsrente på 0,9% for alle år.

Det skal bemærkes, at bestyrelsen i ultimo 2020 vil drøfte at omlægge eksisterende lån på 165 millioner, som udløber i 2025 grundet den nuværende lave rente. Dette er ikke indregnet i modellen, men i så fald bestyrelsen vælger denne omlægning vil den kun blive foretaget, hvis det har en positiv effekt på økonomien.

### ***Rente af indeståender***

Ved optagelse af lån vil der være en periode med beholdning i banken. Renten af denne beholdning indgår ikke budgettet. Sund og Bælt vurderer, at renten vil lægge 0,5% procent under den effektive

rente på den 10-årige obligation, hvorfor renteutvikling skønnes at vil have en positiv effekt på likviditeten over tid, idet likviditeten i de fleste år vil være i plus og dermed også vil have en positiv effekt på tilbagebetalingstiden.

### **Administrative udgifter**

De administrative udgifter består af generel forretningsførerassistance, kommunikation og markedsføring, styring af operatøren, regnskab, budgettering, rapportering, finansforvaltning og bestyrelshonorar. Udgiften er budgetteret i henhold til driftsbudgettet for 2021 (bilag 1) og inflationskorrigeres årligt.

### **Udgifter til operatøren**

Udgifterne til operatøren består af udgifter til operatøren for at drive og vedligeholde betalingsanlægget, opkræve betaling for passagerne og varetage kundeservicefunktionen. Budgettet er fastsat til 4,55 mio. kr. i 2021. Det forventes at virksomheden fuldt ud kan sende post fra E-Boks i 2022, hvorfor budgettet er reduceret med 0,5 mio.kr. til 4,0 mio. kr. fra og med 2022. Herefter reguleres budgettet årligt med inflationen.

### **Rykkere og gebyrer**

I lighed med sidste år er der ikke indregnet rykkere og gebyrer i langtidsbudgettet, da en stor del af disse indgår på både indtægts- og udgiftssiden, og nettobeløbet forventes kun at have en mindre effekt. Selskabet ser samtidig en stigning i forhold til antallet af kunder, der registrerer sig, hvorfor gebyrerne ikke forventes at påvirke bundlinjen nævneværdigt på et 40 års sigte. Skulle det vise sig anderledes, vil det alene have en *gunstig* effekt på selskabets omsætning i form af øgede gebyrindtægter.

### **Udbud**

Den nuværende kontrakt med operatøren løber 6 år med mulighed for 2x2 års forlængelse, hvis virksomheden ønsker dette. Der er i modellen indarbejdet 3 mio. kr. til udbud af nyt betalingsanlæg hvert 8. år, hvor det samtidig antages at hele betalingsanlægget skal geninvesteres og afskrives. Dette er vurderet ud fra, at den teknologiske udvikling gør, at der kan blive behov for at genudbyde før de mulige 10 år, selvom FF SOV har en god kontrakt og samarbejde med operatøren. I sidste års langtidsbudget var der ikke indarbejdet et konkret budget til nyt udbud. Der var derimod indarbejdet en årlig driftsreserve til investeringer i betalingsanlægget på 1 mio. kr., denne reserve er ikke medtaget i dette års langtidsbudget

### **Afskrivninger**

Afskrivningerne på nuværende betalingsanlæg er afskrevet i 2025 og indgår med de faktisk afskrivninger. Det er i budgettet antaget at både det materielle og det immaterielle udstyr skal ud-

skiftes ved nyt udbud på en afskrivningsperiode svarende til udbuddets løbetid til en investeringssum svarende til eksisterende anlæg. Der er dermed budgetteret med årlig investeringsprofil fra år 2028 på 2,88 mio. kr. om året.

I praksis vil noget af det materielle udstyr såsom portaler og tavleskabe kunne genanvendes, hvilket vil være med til at mindske tilbagebetalingstiden på anlægget.

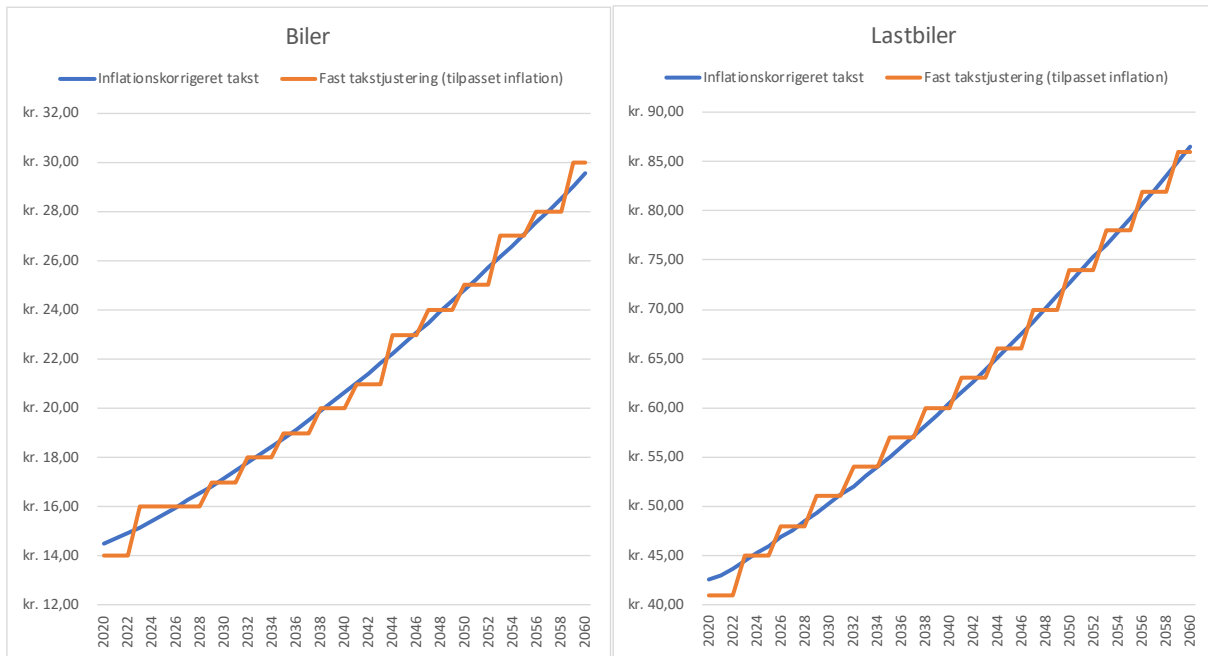
Afskrivninger på betalingsretten følger Unit of Production-metoden. Det vil sige, at den løbende afskrivning af opkrævningsretten er den budgetterede forventede omsætnings andel af den samlede forventede omsætning i de samlede 40 år.

### ***Takststigninger***

Broafgifterne er aktuelt 14 kr. for personbiler og 41 kr. for køretøjer over 3.500 kg. inkl. moms. Dette svarer til takstniveauet angivet i anlægsloven, hvilket betyder, at taksterne ikke har fulgt den faktiske inflation. Broafgiften er i langtidsbudgettet antaget at stige i intervaller på niveau med inflationen. Det er en forbedring af beregningsmetoden i forhold til sidste års langtidsbudget, hvor taksterne årligt steg med inflationen, hvilket ikke afspejler, hvordan takststigninger vil foregå i praksis.

Figur 1 viser inflationstaksten og forslag til prisstigninger for henholdsvis biler og lastbiler. Der er indarbejdet en inflationsstigning svarende til den realiserede inflation fra 2014-2019, mens den fra 2020 og frem følger Finansministeriets prognose for 2020-2050:

**Figur 1** – Illustration af takststigninger i modellen



Med ovenstående stigning vil taksterne stige, som det fremgår af nedenstående tabel 1.

**Table 1** – takststigninger, hvor taksterne stiger hvert 3. år på niveau med den budgetterede inflation.

År	Takst (inkl. moms)		Stigning	
	Person- og varebiler	Lastbiler	Person- og varebiler	Lastbiler
2020	kr. 14,00	kr. 41,00		
2021	kr. 14,00	kr. 41,00		
2022	kr. 14,00	kr. 41,00		
2023	kr. 16,00	kr. 45,00	kr. 2,00	kr. 4,00
2024	kr. 16,00	kr. 45,00		
2025	kr. 16,00	kr. 45,00		
2026	kr. 16,00	kr. 48,00		kr. 3,00
2027	kr. 16,00	kr. 48,00		
2028	kr. 16,00	kr. 48,00		
2029	kr. 17,00	kr. 51,00	kr. 1,00	kr. 3,00
2030	kr. 17,00	kr. 51,00		
2031	kr. 17,00	kr. 51,00		
2032	kr. 18,00	kr. 54,00	kr. 1,00	kr. 3,00
2033	kr. 18,00	kr. 54,00		
2034	kr. 18,00	kr. 54,00		
2035	kr. 19,00	kr. 57,00	kr. 1,00	kr. 3,00
2036	kr. 19,00	kr. 57,00		
2037	kr. 19,00	kr. 57,00		
2038	kr. 20,00	kr. 60,00	kr. 1,00	kr. 3,00
2039	kr. 20,00	kr. 60,00		
2040	kr. 20,00	kr. 60,00		
2041	kr. 21,00	kr. 63,00	kr. 1,00	kr. 3,00
2042	kr. 21,00	kr. 63,00		
2043	kr. 21,00	kr. 63,00		
2044	kr. 23,00	kr. 66,00	kr. 2,00	kr. 3,00
2045	kr. 23,00	kr. 66,00		
2046	kr. 23,00	kr. 66,00		
2047	kr. 24,00	kr. 70,00	kr. 1,00	kr. 4,00
2048	kr. 24,00	kr. 70,00		
2049	kr. 24,00	kr. 70,00		
2050	kr. 25,00	kr. 74,00	kr. 1,00	kr. 4,00
2051	kr. 25,00	kr. 74,00		
2052	kr. 25,00	kr. 74,00		
2053	kr. 27,00	kr. 78,00	kr. 2,00	kr. 4,00
2054	kr. 27,00	kr. 78,00		
2055	kr. 27,00	kr. 78,00		
2056	kr. 28,00	kr. 82,00	kr. 1,00	kr. 4,00
2057	kr. 28,00	kr. 82,00		
2058	kr. 28,00	kr. 82,00		
2059	kr. 30,00	kr. 86,00	kr. 2,00	kr. 4,00
2060	kr. 30,00	kr. 86,00		

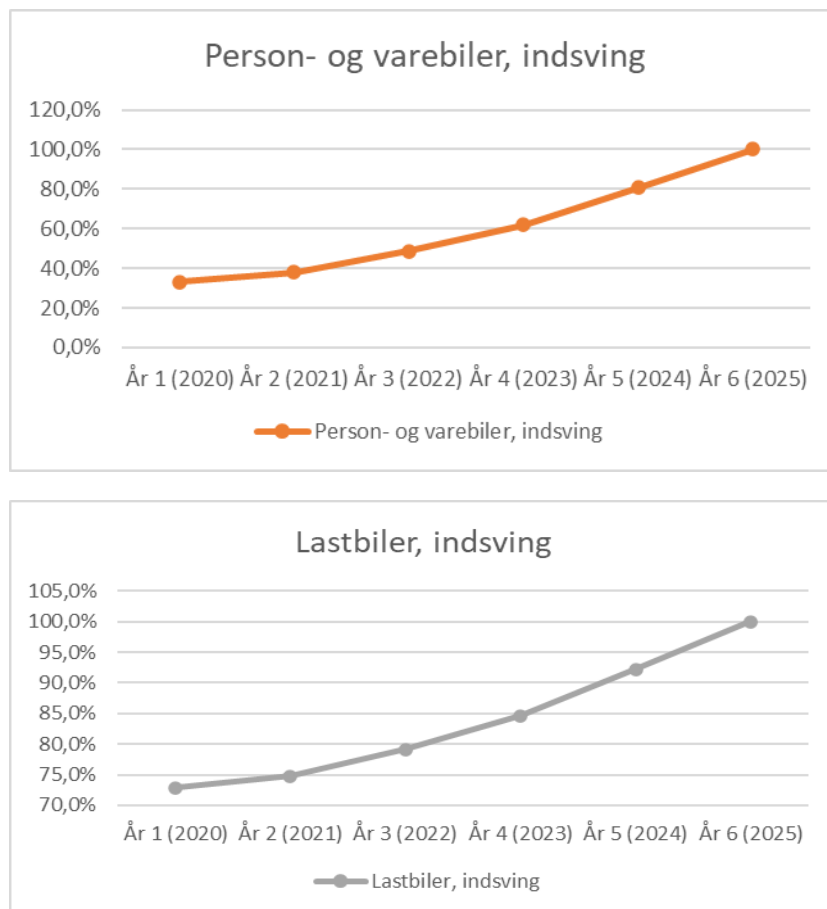
### **Procent andel betalende**

Der er i budgettet antaget, at der er en mindre andel på 1%, der ikke betaler for at køre over Kronprinsesse Marys Bro, svarende til at 99% betaler. Det er endnu for tidligt at estimere, hvor mange, der reelt ikke betaler for at køre over broen.

## Indsving

Erfaringer fra anlægsprojekter viser, at der kan forventes en indsvingsperiode for trafikken – dvs. en periode hvor trafikanterne tilpasser deres adfærd i forhold til de nye transportmuligheder. Der er derfor indarbejdet en indsvingsperiode for trafikken på broen. Denne er opdelt i et indsving for lastbiler (>3.500 kg) og et indsving for biler < 3.500 kg, idet lastbiler ikke må benytte Kronprins Frederiks Bro, og indsvinget vil derfor forventeligt have forskellige forløb. Dette er en forbedring af modellen til beregning af langtidsbudgettet fra 2020, hvor de samme indsvingsprocenter indgik i budgettet for begge trafikanttyper. Måltallet for trafik i 2025 er nærmere beskrevet under "Trafiksammensætningen efter indsving", og indsvingsprocenterne er fastsat ud fra dette. Indsvingsprocenterne fremgår af nedenstående figur 2.

Figur 2 – Oversigt over forudsatte indsving i modellen



### **Trafikvækst**

Trafikken over Kronprinsesse Marys Bro forventes at ville stige i årene efter indsvingsperioden, som følge af almindelig vækst i samfundet. Der må forventes en løbende generel trafikvækst, som ifølge Landstrafikmodellen vil være 0,9% om året. Fremskrivning på baggrund af Landstrafikmodellen er kun gældende frem til 2040, men Vejdirektoratet lægger til grund, at der efterfølgende kan forudsættes samme vækst. De 0,9% vurderes at være et konservativt bud på trafikvæksten

### **Anlægsudgift**

Udgifter til anlægsprojektet ekskl. den statslige andel forventes at udgøre 976,97 mio.kr. Udgiften er relevant ift. afskrivning af betalingsretten (unit of production-metoden). Beløbet indeholder ubenyttet budget til eventuelle etablering af trafikforanstaltninger eller andre tiltag til fremme af trafikken på Kronprinsesse Marys Bro.

### **Årsdøgnstrafik**

Budgettet er angivet i årsdøgnstrafik (ÅDT), dvs. et gennemsnitlig antal dage på 365 dage pr. år. Dette er en ændring ift. sidste års langtidsbudget, hvor der blev regnet i hverdagsdøgnstrafik (HDT), som svarer til ca. 340 dage pr. år afhængig af antallet af helligdage. Ændringen er lavet på baggrund af at opfølgningerne fra operatørens rapporter er i årsdøgnstrafik, og det generelt er nemmere at forstå at budgettet er med udgangspunkt i syv dage pr. uge. Det betyder, at hvor måltallet for trafikken efter indsvinget i 2025 i sidste års budget var 8.400 trafikanter i HDT svarer det til et måltal på 8.000 i ÅDT.

### **Trafiksammensætning efter indsving**

Ved sidste års langtidsbudget blev det forventet, at der var 800 lastbiler og 7.200 biler i ÅDT, i alt 8.000 (cirka svarende til 8.400 HDT). Baseret på erfaring fra 2020, hvor lastbiltrafikken forventes at være knap 400, er det valgt at nedjustere budgettet efter fuldt indsving fra 800 til 500, idet at lastbiler ikke må passere Kronprins Frederiks bro, og en stor andel af lastbilerne derfor allerede anvender Kronprinsesse Marys bro. Måltallet for lastbiler efter fuldt indsving nedjusteres ikke fuldkomment i forhold til 2020 budgettet, da 2020 har været præget af Corona, og der også bør forventes en vækst i lastbiltrafikken i indsvingsperioden. Måltallet for trafikken for biler er fastholdt til 7.200 biler ÅDT. Samlet justeres ÅDT-måltallet efter fuldt indsving derfor til i alt 7.700, svarende til det eksisterende måltal på 7.200 biler og nedjustering af lastbilerne til 500.

### **Budgettet**

Med ovenstående forudsætninger opnås nedenstående langtidsbudget, som betyder en forventet tilbagebetalingstid på ca. 37 år med et plus på nettogælden i 2056:

**Tabel 2** Langtids- og likviditetsbudget for 2021

## **Langtidsbudget 2021 for Fjordforbindelsen Frederikssund (løbende priser)\***



Mio.kr. År	Trafik (ÅDT i 1.000)	Om- sæt- ning **	Om- kost- ninger **	Afskriv- ninger	Finan- sielle po- ster	Årets resultat	Likviditets- bevægelse ***	Netto- gæld primo	Net- to- gæld ul- timo ****	Li- kvi- di- tet, Prim o	Likvi- ditet, Ul- timo
2019		4	-11	-2	-5	-14	-454	-271	-725	379	25
2020	2,8	18	-15	-10	-11	-19	-22	-725	-777	25	3
2021	3,1	15	-11	-11	-6	-13	-20	-777	-797	3	-17
2022	3,9	19	-11	-13	-6	-11	-17	-797	-814	-17	-34
2023	4,9	26	-11	-16	-7	-7	-9	-814	-823	-34	127
2024	6,3	33	-11	-19	-7	-4	-9	-823	-832	127	118
2025	7,7	40	-11	-22	-7	0	6	-832	-826	118	-41
2026	7,8	41	-11	-20	-6	4	9	-826	-817	-41	-32
2027	7,8	41	-15	-20	-6	1	6	-817	-810	-32	-25
2028	7,9	41	-12	-23	-5	1	10	-810	-800	-25	-15
2029	8,0	42	-12	-24	-8	-2	8	-800	-793	-15	92
2030	8,1	45	-12	-25	-8	-1	11	-793	-782	92	103
2031	8,1	45	-13	-25	-8	-1	11	-782	-771	103	114
2032	8,2	46	-13	-25	-8	0	11	-771	-760	114	125
2033	8,3	46	-13	-26	-8	0	12	-760	-748	125	-33
2034	8,3	47	-13	-26	-8	0	12	-748	-736	-33	-21
2035	8,4	52	-17	-28	-7	-1	14	-736	-722	-21	-7
2036	8,5	53	-14	-29	-7	3	18	-722	-704	-7	11
2037	8,6	53	-14	-29	-7	3	18	-704	-687	11	28
2038	8,7	54	-14	-29	-21	-10	6	-687	-681	28	534
2039	8,7	55	-15	-30	-20	-9	8	-681	-673	534	-43
2040	8,8	58	-15	-31	-14	-3	28	-673	-645	-43	-15
2041	8,9	59	-15	-32	-14	-2	29	-645	-616	-15	14
2042	9,0	59	-15	-32	-14	-2	29	-616	-587	14	43
2043	9,0	60	-20	-32	-14	-7	25	-587	-562	43	68
2044	9,1	61	-16	-33	-14	-2	30	-562	-531	68	99
2045	9,2	69	-16	-37	-14	2	38	-531	-493	99	137
2046	9,3	69	-17	-37	-14	2	38	-493	-455	137	175
2047	9,4	71	-17	-37	-24	-8	30	-455	-425	175	455
2048	9,5	71	-17	-38	-10	6	43	-425	-382	455	-2
2049	9,5	72	-18	-38	-10	6	44	-382	-338	-2	42
2050	9,6	78	-18	-41	-10	9	50	-338	-287	42	93

2051	9,7	79	-23	-42	-10	4	45	-287	-242	93	138
2052	9,8	80	-18	-42	-10	9	51	-242	-191	138	59
2053	9,9	81	-19	-43	-10	10	52	-191	-138	59	112
2054	10,0	82	-19	-43	-10	10	53	-138	-85	112	165
2055	10,1	88	-19	-46	-10	13	59	-85	-26	165	224
2056	10,2	90	-20	-47	-10	13	60	-26	34	224	284
2057	10,3	91	-20	-3	0	67	70	34	104	284	104
2058	10,3	91	-21	-3	0	68	71	104	175	104	175
2059	10,4	93	-27	-3	0	63	66	175	241	175	241
2060	10,5	102	-21	-3	0	78	81	241	322	241	322

\* 2019 og 2020 er opdateret med realiserede data.

\*\*Gebyrer er ikke indeholdt i den budgetterede del af omsætning og omkostninger, da de overordnet er udgiftsneutrale. Der er derfor en forskel på de to poster ift. forventningen for 2021, hvor gebyrer er indeholdt

\*\*\*Likviditetsbevægelsen for 2020 er den realiserede bevægelse. For de resterende år er det forudsat, at posterne i langtidsbudgettet har likviditetseffekt i det samme år, som de er resultatført.

\*\*\*\* Nettogælden er opgjort som nominel værdi for statslånene, tillagt eller fratrukket den likvide beholdning for året. (OBS: i 2020 er der tilgang på nominel værdi af statslånene med 30 mio. kr. som skal tillægges nettogæld primo sammen med årets likviditetsbevægelse, for at få den samlede nettogæld ultimo).

## Likviditetsbudget

Det flerårige likviditetsbudget er en integreret del af langtidsbudgettet og fremgår af de to sidste søjler i tabel 2. Likviditetsbudgettet ultimo året består af likviditetsbevægelsen i året, samt bruttogældændringen. Der kan trækkes op til 50 mio. kr. på kassekreditte, herefter er der behov for optagelse af nye lån.

## Følsomhedsanalyse

For at undersøge budgettets robusthed er påvirkningen på tilbagebetalingstiden vurderet ved ændring af en række af inputparametrene.

### **Ændring af trafikvækst efter indsving.**

Der er i budgettet forudsat en årlig vækst på 0,9% jf. den forventede generelle trafikvækst i samfundet.

Det er sandsynligt, at der også vil være en generel vækst på Kronprins Frederiks Bro, hvor myldretiderne er tæt på kapacitetsgrænsen. Øget trafik vil på ny medføre trængsel og forsinkelse ad denne rute. Det vil give en større tilskyndelse til i stedet at vælge Kronprinsesse Marys Bro, så

denne vil kunne forventes at tage en større andel af den samlede vækst over Roskilde Fjord. Herudover vil omfanget og takten af udviklingen i det nye byområde Vinge kunne bidrage til yderligere trafikpotentiale på broen. På den baggrund er der også regnet på et scenarie med den dobbelte årlige vækst på 1,8% om året ("Høj vækst") samt et scenarie ind imellem med 1,35%.

Hertil kommer, at Frederikssundmotorvejens forlængelse helt til Frederikssund i mange år har indgået i politiske trafikforhandlinger. Hvis denne besluttes gennemført, må det forventes at give et ekstra trafikalt bidrag til Kronprinsesse Marys Bro på ca. 1.500 trafikanter ÅDT. Det er antaget 10% er lastbiler og forlængelsen indvies i 2030.

### **Ændret trafik**

Tilbagebetalingstiden for en række forskellige scenarier for trafikken er vurderet i tabel 3. Der er valgt nedenstående scenarier

- 1) Måltallet for antallet af trafikanter i 2025 fastholdes på 8.000 ÅDT efter fuldt indsving, som var udgangspunktet for måltallet i langtidsbudgettet fra 2020. Det betyder at antallet af person- og varebiler er øget med 300 ÅTD, da lastbiler er reduceret med 300 ÅDT
- 2) Person- og varebiler er uændret ift. langtidsbudget 2020, men der er færre lastbiler efter fuld indsving i 2025 . Dette er forudsætningen der er lagt til grund for det opdaterede langtidsbudget.
- 3) Samlet 10% reduktion ift. 8000 trafikanter efter fuldt indsving i 2025
- 4) Trafiktal for at betale broen tilbage indenfor 40 år
- 5) Samlet 20% reduktion ift. 8000 trafikanter efter fuldt indsving i 2025

Af nedenstående tabel fremgår tilbagebetalingstiden ved de enkelte scenarier, hvor søjlen markeret med fed at justeringen af trafik ift. budgettets trafikvækst på 0,9%. Det fremgår af tabellen, at hvis alle forudsætninger overholdes i budgettet, vil en 40 års tilbagebetalingstid være mulig ved minimum 6.600 person- og varebiler og 500 lastbiler efter indsving.

**Tabel 3 Tilbagebetalingstid ved forskellige scenarier for trafiktal og trafikvækst**

Trafik efter fuldt indsving (ÅDT)	Person- & varebiler	Lastbiler	I alt	Trafikvækst			
				0,90%	0,90%	1,35%	1,80%
					+Fr.sundmotorvej 2030		
Trafik opr. forudsætninger (ÅDT)	7.200	800	8.000	<b>32</b>	27	25	24
Person- & varebiler uændret, men færre lastbiler (antal trafikanter, som budgetteret i dette års langtidsbudget)	7.200	500	7.700	<b>36</b>	30	28	27
Samlet 10% lavere (end 8.000), lastbiler fastholdes på 500	6.700	500	7.200	<b>39</b>	32	30	28
Trafiktal ved 40 år	6.600	500	7.100	<b>40</b>			
Samlet 20% lavere (end 8.000), lastbiler fastholdes på 500	5.900	500	6.400	<b>47</b>	36	33	31

Nedenstående tabel 4 viser hvor mange trafikanter, der skal til efter fuldt indsving, for at broen kan betales tilbage indenfor præcist 40 år. Jo højere trafikvæksten forventes at være efter fuldt indsving i 2025, jo lavere et ÅDT-tal er nødvendigt for stadig holde sig inden for en tilbagebetalingstid på 40 år. Af tabellen fremgår ydermere, hvad det vil betyde for måltallet ift. antallet af trafikanter i 2025, hvis taksterne i 2023 justeres yderligere end inflationstaksten.

**Tabel 4 Trafiktal efter fuldt indving med 40 års tilbagebetaling**

Takstjustering	Trafikvækst	Fr. sundmtv.	Person- & varebiler (ÅDT)	Lastbiler (ÅDT)	I alt (ÅDT)
Takster justeres hver 3. år i hele kr. og følger inflation	0,90%	Ingen Fr.sundmtv.	6.600	500	7.100
	0,90%	+Fr.sundmotorvej 2030	5.200	500	5.700
	1,35%		4.700	500	5.200
	1,80%		4.100	500	4.600
Takster justeres hver 3. år i hele kr. og følger inflation, men med "ekstrajustering" i 2023 på hhv. 2 kr. for personbiler og 4 kr. for lastbiler	0,90%	Ingen Fr. sundmtv.	6.000	500	6.500
	0,90%	+Fr.sundmotorvej 2030	4.500	500	5.000
	1,35%		4.000	500	4.500
	1,80%		3.500	500	4.000

## Bestyrelsens muligheder for at påvirke langtidsbudgettet

En forudsætning for langtidsbudgettets overholdelse er i høj grad at måltallene for trafikken realiseres, herunder i indsvingsperioden frem til 2025, samt de øvrige antagelser der er indarbejdet i langtidsbudgettet.

Bestyrelsen bør derfor følge trafikudviklingen på Kronprinsesse Marys Bro nøje, og parallelt vurdere realiseringen af de øvrige forudsætninger i langtidsbudgettet, således at anlægslovens bestemmelser om en tilbagebetalingstid på 40 år overholdes. Der bør i løbet af 2022 vurderes, om det er behov for tiltag. I 2022 vil der være flere års erfaringer med trafikudviklingen, og det vil være muligt, at overveje tiltag inden den i langtidsbudgettet forudsatte takststigning fra 2023.

Bestyrelsen kan iværksætte en række tiltag til at påvirke trafikudviklingen og derved langtidsbudgettet. Det er blandt andet følgende:

- 1) Øge kommunikations- og markedsføringsindsatsen til at styrke kendskabsgraden og forstærke budskaber og omdømme for Fjordforbindelsen Frederikssund med henblik på at tiltrække flere kunder til Kronprinsesse Marys Bro.
- 2) Anlægsloven tildeler Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse kompetencen til at fastsætte niveauet for betalinger, så de følger prisudviklingen og indføre rabatorninger dog således at den forudsatte tilbagebetalingstid på 40 år ikke forlænges. Dette vil skulle pågå i dialog med

Transportministeren. Der er allerede i langtidsbudgettet forudsat en første takststigning i 2023, som følger prisudviklingen.

- 3) Hvis bestyrelsen mod forventning vurderer, at en tilbagebetalingstid på 40 år ikke kan overholdes, og bestyrelsen ikke ved egen kraft kan finde løsninger, bør bestyrelsen i indsvingsperioden eller efter indsvingsperioden rette henvendelse til ejeren med henblik på at forelægge og drøfte tiltag.
- 4) Der er i anlægsloven anført, at der kan etableres trafikregulerende foranstaltninger på J.F. Willumsensvej i Frederikssund. Dette vil Vejdirektoratet drøfte med Fjordforbindelsen Frederikssund. Det kan dog først iværksættes efter forudgående forhandling med Frederikssund Kommune og med samtykke fra politiet, jf. lovens § 2, stk. 2. Endvidere har Transportministeren i TRU 272 oplyst, at Transportudvalget blive orienteret, inden eventuelle foranstaltninger i givet fald iværksættes.

Der er under anlægsprojektets færdiggørelsesarbejder afsat budget, som bestyrelsen kan disponere til dette formål, ca. 11,5 mio. kr. fra 2021.