

PRESSEMEDDELELSE

Femern a/s offentliggjorde i sidste uge en finansiel analyse af Femern forbindelsesprojektet. Det har længe været efterspurgt da det er rigtig mange penge, som på samfundets vegne skal anvendes på bygning af en tunnel under Femern Bælt. Det er tanken at Transportministeren allerede i 1. kvartal 2015 vil forelægge en anlægslov for projektet til godkendelse i Folketinget og herefter er der ingen vej tilbage.

Da det trak ud med fremlæggelse af dokumentation for projektets berettigelse besluttede LR Consulting i september måned 2014 selv at udarbejde et studie af det nævnte projekts rentabilitet. LR Consulting har i 25 år lavet studier af samme karakter og mine egne erfaringer med arbejde af tilsvarende karakter går endnu længere tilbage. LR Consulting finder at projektet er så stort, at betydelige samfundsinteresser er på spil, hvis grundlaget for den endelige beslutning er forkert.

LR Consulting har netop færdiggjort den nævnte evaluering af projektøkonomien for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Rødby og Puttgarten og lagt den på LR Consultings hjemmeside www.lrc.dk, hvorfra den frit kan downloades.

Evalueringen omfatter en hovedrapport m. bilag. Evalueringen har omfattet tre alternativer, et realistisk, et optimistisk og så et baseret hvad der på udarbejdelsestidspunktet måtte antages at være Femern a/s anvendte antagelse.

Konklusionen af evalueringen er at ingen af de tre alternativer er levedygtige. Alle ville lide rentedøden i forskelligt tempo.

Man kan forestille sig at Femern a/s har lavet de samme beregninger, for i de i sidste uge offentliggjorte forudsætninger er der skruet op for trafikprognoserne, så projektet bliver rentabelt.

Da LR Consulting som omtalt selv netop har afsluttet sit eget studie af projektets rentabilitet har det været meget enkelt at sammenstille indkomstprognoserne og afklare hvordan forskellene fremkommer.

En sammenligning er vist nedenfor.

Hovedforklaringen er forskelle i antagelser om antal overførte personbiler. Der er ikke den store afgørende forskel i prognoserne for lastbiloverførsler, bortset fra at Femern a/s opererer med en tarif for lastbiler som er ca 10 % højere end hvad der rent faktisk opkræves i dag. LR Consulting baserer indtægterne på kr 1.800 pr overført lastbil mens Femern a/s antager at tariffen er 2.059 kr.

Jernbanedelens prognoser spiller ikke nogen større rolle for projektets rentabilitet, da jernbanebetalingen er sat meget lavt. Måske ud fra en antagelse af at projektet skal betales af bilerne, og i dette tilfælde personbilerne.

For at gøre projektet rentabelt har det været nødvendigt for Femern a/S at anvende et prognosetal for personbiloverførsler i 2046 på 4,6 mill enheder, mens det faktiske tal i 2013 er kun 1,0 mill. Det må antages at de fleste danskere godt kan se at man har bevæget sig langt ud på isen.

Som det ses af sammenligningen opererer Femern a/s med et antal overførte personbiler på 1.538.000 i 2013, mens LR Consulting anvender et antal på 1.000.000. Forskellen skyldes at Femern a/s medregner 538.000 personbiloverførsler, der har som formål at handle i bordershoppen i Puttgarten. Sådanne billetter sælges til kraftigt nedsat pris men kræver at bilen returnerer samme dag. Og det har altså været tilfældet i 538.000 tilfælde.

Sammenligning af alternative prognoser for hovedsageligt ferierejsende personbiler

Alternative prognoser						
	2013	2022	2025	2035	2047	
			årstrafik 1000 enh			
Femern a/s' nyeste prognose	1538	2884	3417	4054	4662	
LRC's realistisk prognose	1000	1000	1000	1000	1000	
LRC's optimistiske prognose	1000	1151	1168	1228	1297	
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose	1000	1222	1589	1849	2226	
Forskel i årstrafik mellem Femern a/s nyeste prognose og nedenviste prognoser						
	2013	2022	2025	2035	2047	
			årstrafik 1000 enh			
LRC's realistisk prognose	538	1884	2417	3054	3662	
LRC's optimistiske prognose	538	1733	2249	2826	3365	
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose	538	1662	1828	2205	2436	
Forskel i tarifindtægter ved brug af Femerns a/s nyeste prognose og nedenviste prognoser						
enkeltbillet	477 kr **	2013	2022	2025	2035	2047
			mill kr			
LRC's realistisk prognose		257	899	1.153	1.457	1.747
LRC's optimistiske prognose		257	827	1.073	1.348	1.605
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose		257	793	872	1.052	1.162

** skønnet af LRC

Sammenligning af alternative prognoser for lastbiler

Alternative prognoser						
	2013	2022	2025	2035	2047	
			årstrafik 1000 enh			
Femern a/s' nyeste prognose	389	555	593	673	767	
LRC's realistisk prognose	389	473	516	563	563	
LRC's optimistiske prognose	389	520	568	691	877	
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose	389	497	659	801	1018	
Forskel i årstrafik mellem Femern a/s nyeste prognose og nedenviste prognoser						
	2013	2022	2025	2035	2047	
			årstrafik 1000 enh			
LRC's realistisk prognose	0	82	77	110	204	
LRC's optimistiske prognose	0	35	25	-18	-110	
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose	0	58	-66	-128	-251	
Forskel i tarifindtægter ved brug af Femerns a/s nyeste prognose og nedenviste prognoser						
enkeltbillet	1800 kr **	2013	2022	2025	2035	2047
			mill kr			
LRC's realistisk prognose		0	148	139	198	367
LRC's optimistiske prognose		0	63	45	-32	-198
Femern a/s' tidligere vagt udmeldte prognose		0	104	-119	-230	-452

** skønnet af LRC

Udviklingen i antal personbiloverførsler mellem Rødby og Puttgarten er vist i Tabel 3 nedenfor

Tabel 3

Udviklingen i antal personbiloverførsler fra 2001 til 2013 mellem Rødby og Puttgarten i alt og fordelt på formål

År	I alt	Passagerbiler, éndags border shop besøg	Passagerbiler, hovedsageligt ferierejsende
	1000 stk	1000 stk	1000 stk
2001	1357	0	1357
2002	1586		
2003	1574		
2004	1734		
2005	1777		
2006	1774		
2007	1858		
2008	1776		
2009	1667		
2010	1611		
2011	1563		
2012	1553		
2013	1538	538	1000

Kilde: En Evaluering af projektøkonomien for etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Rødby og Puttgarten, LR Consulting November 2014

Tabellen viser at antallet af ferierejsende biler er faldet med 357.000 fra 2001 til 2013. Faldet er blevet kompenseret af at Scandlines har brugt den ledige kapacitet til at tilbyde billige billetter til bordershop besøg i havnen i Puttgarten, som alternativ til at afgiftsplagede danskere kørte over grænsen ved Flensborg.

Det er ikke fundet ansvarligt at indlægge et vækstscenarie for dette særlige segment af rejsende i rentabilitetsberegningerne, så antallet af bordershop besøg er fastholdt til nuværende niveau. Men det er helt uansvarligt, som Femerns a/s gør, at betragte bordershop segmentet som en del af de fuldt betalende ferierejsende. Herved fås dels en for høj indkomst og dels et misvisende fortolkning af trenden for langtursferierejsende i egen bil.

Det kan ikke være forkert at fremføre den betragtning at mange danske ferierejsende i dag vælger at flyve til en destination hvor de så lejer en bil. Voldsomme fald i flypriser og billejepriser understøtter denne betragtning.

I LR Consultings realistiske prognose er det antaget at faldet i ferierejsen biler via Rødby Puttgarten vil stabilisere sig på niveauet for i dag, selvom det lige så godt kunne fortsætte det fald der er registreret de sidste 13 år.

Forskellen på at anvende Femern a/s' nyeste prognose i stedet for LR Consultings realistiske prognose er primært en forskel i antal fuldt betalende personbiloverførsler der stiger fra 538.000 i 2013 til 3,6 millioner i prognoseslutåret 2047. Da hver personbiloverførsel antages at betale 477 kr pr enkeltrejse svarer denne prognoseforskel til en indtægtsforskel på 257 mill kr i 2013 stigende til 1.747 mill kr i prognosens slutår i 2047.

En forskel der stiger til 1,7 milliarder kr på årsbasis i indtægter fra overførsel af personbiler kan naturligvis godt gøre et projekt rentabelt, så der stilles som sådan ikke spørgsmålstejn ved beregningerne. Det er forudsætningerne som ikke er realistiske.

Med den udarbejdede evalueringsrapport som er frit offentlig tilgængelig og disse supplerende betragtninger anmodes Folketinget om at lade projektets forudsætninger blive gennemgået af en uvildig part

24 november 2014

Ib Lunde Rasmussen

LR Consulting

lrc@lrc.dk

www.lrc.dk