



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 16. december 2014
J. nr. 2014-4593

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 31. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 57:

Årsdøgntrafikken over Femern Bælt ligger i øjeblikket på cirka 4.000 biler, hvis man ser bort fra de éndags-shoppingrejser, som Scandlines tilbyder for 299 kroner tur-retur. Da turen fra for eksempel København til Hamborg under alle omstændigheder tager et vist antal timer, vil den tidsmæssige forbedring ved en tunnel være så beskeden, at der næppe kan forventes et trafikspring med en kraftig umiddelbar stigning i trafikken. Betragter ministeren det på denne baggrund som realistisk, når Femern A/S opererer med en årsdøgnstrafik på omkring 10.000 biler få år efter åbningen?

Svar:

Den 20. november 2014 oversendte jeg til orientering af medlemmerne af Folketingets Transportudvalg den af Femern A/S samme dag offentliggjorte opdaterede finansielle analyse og den opdaterede trafikprognose for Femern Bælt-forbindelsen. Trafikprognosen består af en hovedtrafikprognose baseret på den såkaldte FTC-model, en supplerende prognose baseret på den europæiske Trans-Tools-trafikmodel samt en analyse af nogle af de grundlæggende makroøkonomiske forudsætninger, som har betydning for trafikvæksten.

FTC-modellen er udviklet af de tyske konsulentvirksomheder Intraplan Consult GmbH og BVU (Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH). Disse to virksomheder har gennemført modelberegningerne og forestået den omfattende dokumentation.

Modellen har beregnet, at antallet af personbiler via Femern Bælt-forbindelsen i hovedscenariet er knap 9.400 pr. døgn i 2025, hvor den fulde indfasning af den faste forbindelse forventes at være realiseret. Modellen har endvidere beregnet, at Femern Bælt-forbindelsen vil medføre et trafikspring for personbilstrafikken på 66 pct. og et samlet trafikspring for vejtrafikken på 54 pct. Trafikspringet for personbiler kan primært henføres til et ændret rutevalg og et ændret transportmiddelvalg, mens nyskabt trafik som følge af Femern Bælt-forbindelsen kun udgør omkring 3 pct. af det beregnede trafikspring.



Der er i sagens natur usikkerhed forbundet med langsigtede prognoser. Der er derfor i den finansielle analyse for Femern Bælt-forbindelsen fremlagt en række følsomhedsberegninger. Det er eksempelvis beregnet, at en reduktion af trafikspringet med cirka en fjerdedel fra 54 pct. til 40 pct. vil forøge den samlede tilbagebetalingstid for projektet med fire år.

Antallet af personbiler i prognosen er beregnet på grundlag en gennemsnitstakst på 484 kroner (2014-priser) inklusive moms for passage af den faste forbindelse. På den baggrund beregnes i modellen, at andelen af shopping- og endagsture vil falde fra ca. 30 pct. til ca. 20 pct. Der er således i den finansielle analyse indarbejdet et væsentligt fald i andelen af shopping- og endagsture.

Der er endnu ikke taget endelig politisk stilling til den fremtidige takstmodel for Femern Bælt-forbindelsen.

Ikke kun Scandlines, men også fx Øresundsforbindelsen yder i dag rabatter til endagsbilletter og weekendbilletter. Sådanne rabatordninger er dermed ikke ukendte for de eksisterende faste forbindelser. Eventuelle fremtidige rabatordninger på Femern Bælt-forbindelsen vil i sagens natur kunne påvirke trafikens fordeling, herunder antallet af shopping- og endagsture.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke