



Til medlemmerne af
Transport- og Bygningsudvalget

Dato
3. marts 2016

Kære Medlem af Transport- og Bygningsudvalget

Vi forstår, at udvalgets medlemmer nu vil underskrive kontrakterne og igangsætte byggeriet af Femern-forbindelsen – dog først når den tyske beslutningsproces er tilendebragt.

Hos rederiet Scandlines hilser vi altid konkurrence velkommen, og vi forventer en fair konkurrence uden massiv statsstøtte, dumpede priser eller anden chikane. Vi sejler som lovet videre over Rødby-Puttgarden, også hvis eller når tunnelen måtte stå klar om ti år eller mere.

Vi vil gerne anerkende indsatsen for at få afdækket grundlaget for beslutningen om en Femern-forbindelse og kan kun rose initiativet med den seneste eksterne undersøgelse fra konsulenthuset EY. Analysen viste blandt andet, at Femern A/S har undervurderet den tyske beslutningsproces, og at hele projektet er blevet mere økonomisk skrøbeligt. En vurdering, vi til fulde deler.

Desværre skulle analysen ikke afdække det helt grundlæggende spørgsmål: Er der overhovedet det trafikale grundlag, som Femern A/S påstår? Trafikforskere har utallige gange påpeget massiv usikkerhed omkring dette, men desværre er det ikke blevet undersøgt af uvildige eksperter.

Scandlines vil gerne opfordre udvalgets medlemmer til at bruge den pause, der nu opstår, inden den tyske beslutningsproces er afsluttet, til at få bedre styr på trafiktallene og dermed få sikkerhed for, om der overhovedet eksisterer et trafikalt grundlag for en tunnelforbindelse. Hvorfor undersøges det ikke ordentligt? Forbindelsen skal være brugerbetalt, men hvis der ikke er kunder nok, så ender regningen hos de danske skatteydere.

Vi har mange gange påpeget, at Femern A/S' prognoser er for optimistiske. Vi kan konstatere, at de faktiske trafiktal for Scandlines således er lavere end de trafiktal, prognoserne opererer med. Ligeledes er Scandlines' gennemsnitspriser lavere end de priser, Femern A/S forventer, vi har. Alene i 2014 er der en afvigelse på 19 procent mellem de af Femern A/S forventede og så de faktiske tal, som Scandlines har dokumenteret over for Transportministeriet.

Betydningen af afvigelser i trafikindtægter er belyst i Femern A/S' Finansielle Analyse, hvor en såkaldt stresstest for projektets økonomi nu er ændret. Før kunne man tåle at tabe 21 procent af den forventede omsætning, mens projektet nu kun kan tåle at tabe 16 procent af omsætningen, før projektet er oppe på 50 års tilbagebetaling. Forligskredsen er dermed på vej til at give grønt lys for et projekt, hvis omsætningsforudsætninger allerede i dag ikke kan klare sin egen stresstest.

Vi stiller os fortsat meget gerne til rådighed med den information, vi kan bidrage med, vi giver gerne adgang til kundeundersøgelser i vores havne og vi informerer gerne igen om de faktiske trafiktal, der er på overfarten i dag.

Vi gør også igen opmærksom på, at en tredjedel af alle privatbiler på overfarten er shoppingkunder. Med de priser, Femern A/S har meldt ud, er det ikke mange af disse kunder, der kommer ned i tunnellen. En Scandlines-shoppingbillet koster i dag 99–299 kr. Femern A/S vil have 740 kr. for deres tunnel-shoppingbillet. Har udvalgets medlemmer spurgt Femern A/S om, hvor mange shoppingkunder de forventer at få med den pris?

Vi ved godt, at Femern A/S lukker øjnene for det faktum, at en tredjedel af alle privatbiler er shoppingkunder. Men sådan er det, og sådan har det været i mange år. Også da staten ejede rederiet. Og hvis man ikke regner denne gruppe med, så har biltrafikken faktisk været stagnerende på Rødby-Puttgarden, ikke mindst på grund af konkurrence fra flytrafikken. Dette er vilkårene både under statsligt og privat ejerskab.

I Transportudvalget er der mange medlemmer, der gerne vil sætte taksterne ned på Storebælt. Vi vil igen gøre opmærksom på, at en beslutning om at forlænge processen eller ultimativt etablere Femern-forbindelsen umuliggør en sådan takstnedsættelse. Hvis Femern-forbindelsen skal hænge økonomisk sammen, kræver det, at mange bilister fravælger Storebælt til fordel for tunnellen. Det tror Femern A/S, at bilisterne vil. Vi er mere skeptiske over for den udokumenterede tro på, at meget store trafikmængder kan flyttes fra Storebælt til tunnellen. Hvis prisen på Storebælt oven i købet sættes ned, udhules økonomien bag Femern-forbindelsen yderligere.

Vi er blevet beskyldt for meget, fordi vi tillader os at blande os i debatten. Men I står over for at vedtage Danmarkshistoriens dyreste anlægsprojekt uden at tage højde for, at vi sejler videre, at vores priser er langt mere konkurrencedygtige end tunnellen, at trafikmønstrene er helt anderledes i dag end for bare ti år siden, og at der ingen sammenhæng er mellem ønskerne for billigere takster over Storebælt og Femern-forbindelsens ekstremt skrøbelige økonomi.

Vi vil i øvrigt gerne takke for de ordentlige adgangsforhold til færgerne, som nu er sikret på den danske side af bæltet. Med de ekstra ressourcer, der afsættes til den tyske procedure, går vi ud fra, at der kan sikres tilsvarende ordentlige forhold for vejadgang på den tyske side.

Med venlig hilsen
Scandlines Danmark ApS



Søren Poulsen Jensen
Adm. direktør