

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 31. august 2018
J. nr. 2018-3362

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 13. juni 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Courage Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 655:

Kan ministeren i forlængelse af TRU alm. del - spm. 654 redegøre for, hvorfor der i denne situation ikke for længst er udført følsomhedsanalyser af økonomi og tilbagebetalingstid for et langt lavere trafikspring fra Storebælt end de 800.000 biler pr. år, der indgår i den grundlæggende trafikprognose, jf. rapporten ("Fehmarn Belt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study", Intraplan og BTU for Femern A/S, 2014) og rapporten ("Ekstern kvalitetssikring af den opdaterede trafikprognose af Femern Bælt-projektet", Cowi, november 2015). Der henvises til, at det oprindeligt beregnede trafikspring på 800.000 biler pr. år var baseret på en registrering af, at 4 pct. af Storebæltsbroens personbiler var udenlandsk indregistrerede, jf. Sund & Bælts notat "opgørelse af udenlandske passager 2009-2013". De blev antaget at være på vej direkte mellem Østdanmark/Sverige og kontinentet. Derfor antoges det, at de alle til sin tid ville flytte til Femern-forbindelsen. Men over Storebælt kører der udenlandske biler, som i stort omfang kører mellem rent danske destinationer bl.a. i forbindelse med turisme, erhverv, private besøg m.v. Ligeledes er svensk indregistrerede biler, der kører mellem Sverige og Vestdanmark, samt tysk indregistrerede biler, der kører mellem destinationer i Sydslesvig og Østdanmark/Sverige, også irrelevante som fremtidige kunder på Femern-forbindelsen. De 4 pct. blev tilmed fordoblet til 8 pct. ud fra en antagelse om, at der formentlig vil være lige så mange dansk indregistrerede biler, der "kørte den modsatte vej", jf. pkt. 2 i rapporten ("Fehmarn Belt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study of 2002 – Treatment of Great Belt in the Forecast (Passenger Traffic)", Intraplan og BVU for Femern A/S, 2015). Hele 8 pct. af storebæltstrafikken blev på den måde ved en fejlfortolkning af en simpel nummerskrivningsanalyse overflyttet til Femern-forbindelsen, hvor dette trafikspring kom til at udgøre hele 60 pct. af det samlede trafikspring.

Svar:

Overflytningen af trafik fra Storebæltsforbindelsen til Femern Bælt-forbindelsen er i FTC-trafikprognosen fra 2014 beregnet til at udgøre ca. 1.970 biler pr. døgn, svarende til ca. 718.000 personbiler pr. år.



Det fremgår af rapporten 'Fehmarnbelt Forecast 2014', Intraplan & BVU, november 2014, som er fremlagt på Femern A/S' hjemmeside. Femern A/S' sammenfatning 'Trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt, november 2014' blev oversendt til udvalget den 20. november 2014.

Femern A/S oplyser, at trafikekspertene fra det tyske konsulentfirma Intraplan på baggrund af FTC-trafikmodellen har beregnet, at overflytningen af personbiler reduceres med godt 500 biler pr. døgn til ca. 1.420 biler pr. døgn ved den besluttede takstnedsættelse på 25 pct. for al vejtrafik på Storebæltsforbindelsen. Beregningen fra Intraplan er tilgængelig på Femern A/S' hjemmeside, jf. notatet 'Fehmarn Belt Forecast 2014 – Effects of Great Belt toll reduction on the Fehmarn Fixed Link', Intraplan & TTSTrimode, august 2017. Notatet er fremsendt til de tyske myndigheder som led i godkendelsesprocessen.

Det skal for god ordens skyld anføres, at Femern A/S har beregnet, at indtægter fra overflytningen af 1.420 personbiler pr. døgn fra Storebæltsforbindelsen til Femern Bælt-forbindelsen forventes at udgøre ca. 7 pct. af vejindtægterne fra Femern Bælt-forbindelsen i de første år efter åbningen.

Femern A/S har i de finansielle analyser af projektet fra 2014 ('Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg', Femern A/S, november 2014) samt 2016 ('Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg', Femern A/S, februar 2016) gennemført og fremlagt omfattende følsomhedsberegninger for at vurdere projektets økonomiske robusthed over for ændringer i centrale parametre. De to analyser blev oversendt til udvalget den 20. november 2014 henholdsvis den 18. februar 2016.

Femern A/S gennemførte blandt andet følsomhedsberegninger af et lavere trafikspring på Femern Bælt med den faste forbindelse, mindre overflytning af personbiltrafik fra Storebæltsforbindelsen samt virkningen af dynamiske effekter. Dertil er der regnet på en række følsomhedsscenarier med forskellige kombinationer af realrente og trafikspring.

De fremlagte følsomhedsberegninger viser blandt andet, at en reduktion af overflytningen af personbiltrafik fra Storebæltsforbindelsen med 25 pct., svarende til ca. 500 personbiler pr. døgn, isoleret set vil forøge tilbagebetalingstiden for det samlede Femern Bælt-projekt med 2 år. En reduktion af det samlede trafikspring på Femern Bælt med åbningen af den faste forbindelse fra de beregnede 54 pct. til 40 pct. vil isoleret set forlænge tilbagebetalingstiden med 3 år. Indregning af dynamiske effekter og nygenereret trafik svarende til halvdelen af den konstaterede effekt på Storebæltsforbindelsen, forsigtigt indfaset over 10 år, vil reducere tilbagebetalingstiden med 5 år. Alle disse følsomhedsberegninger – og mange andre – fremgår af kapitel 11 i den finansielle analyse fra 2016. Der henvises endvidere til følsomhedsberegningerne i den finansielle analyse fra november 2014.



Femern A/S oplyser, at trafikspringet på Femern Bælt, herunder overflytningen af personbiltrafik fra Storebæltsforbindelsen, er analyseret og beregnet af de tyske trafikeksperter fra Intraplan og BVU i den omfattende FTC-trafikmodel på baggrund af en række analyser af trafikanternes startsted og slutdestination i forskellige danske landsdele eller i udlandet, herunder Tyskland og Sverige, samt deres rutevalg. Det fremgår af FTC-rapportens kapitel 3 og afsnit 4.3.

Femern A/S oplyser videre, at Intraplan og BVU derefter har kontrolleret FTC-trafikmodellens beregningsresultat op mod tidligere analyser af nummerpladescanninger og transaktionsdata fra Storebæltsforbindelsen, hvor det var vurderet, at ca. 8 pct. af persontrafikken på Storebæltsforbindelsen er international trafik. Kontrollen viste, at FTC-trafikmodellens resultater er på niveau med de tidligere analyser, jf. FTC-rapportens afsnit 2.1.3, side 55.

Femern A/S oplyser på den baggrund, at det ikke er korrekt, når det anføres i spørgsmålet, at: *"Hele 8 pct. af storebæltstrafikken blev på den måde ved en fejlfortolkning af en simpel nummerskrivningsanalyse overflyttet til Femernforbindelsen, hvor dette trafikspring kom til at udgøre hele 60 pct. af det samlede trafikspring."* De anførte 8 pct. er resultatet af en konkret og dokumenteret modelberegning. Alle vurderinger kan findes i FTC-rapporten.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 654 samt besvarelsen af 30. marts 2015 af spørgsmål 13 vedrørende L141 – Forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen