

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. 658:

Finder ministeren det begrundet - hvad Sund & Bælt fremfører på egen hjemmeside den 27. marts 2018 i artiklen "Differentierede takster på den kommende Femern-forbindelse" og i artiklen ("Solid økonomi i Femern-forbindelsen", Sjællandske Slagelse, den 8. maj 2018) - at anvendelse af en flad gennemsnits-takst i trafikprognoserne skulle være udtryk for en forsigtig beregningsforudsætning?

Der henvises til, at det i trafikprognosen, jf. ("Trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt", november 2014, TRU alm. del – Bilag 56 (folketingsåret 2014-15) forudsættes, at samtlige shopping-rejsende vil flytte fra færgerne og ned i tunnelen uanset en takstforhøjelse fra 300 kr. tur/retur med færgerne til 968 kr. tur/retur i tunnelen. Den manglende indregning af sammenhængen mellem pris og mængde for kunder med shopping som rejseformål betyder omvendt, at de europarejsende tilbydes en takst, der i stedet for færgerne ca. 1.300 kr. reduceres til også at være 968 kr. tur/retur. Ved således på papiret at fastholde shopping-rejsernes antal ved en tredobbelt takst skaffer Femern A/S sig beregningsmæssigt et råderum til den langt lavere takst for de europarejsende. Denne "rabat" finansieres således af de kunder med shopping som rejseformål, som efter alt at dømme overhovedet ikke vil have indkøbsfordele i Tyskland ved dette takstniveau. Denne tilsidesættelse af basal viden om prisafhængig efterspørgsel giver således anledning til trafikberegninger, der vanskeligt kan karakteriseres som forsigtige.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Femern A/S, der oplyser:

"Der er af forsigtighedsgrunde i trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen benyttet en flad gennemsnitstakst for både personbiler og lastbiler, jf. afsnit 4.3 i '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.



I både trafikprognosen og de finansielle beregninger er det forudsat, at alle personbiler betaler det samme for at benytte den faste forbindelse. Der er således ikke indregnet nogen former for rabatordninger, som det kendes fra andre operatører, herunder også på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, f.eks. endagsbilletter, weekendture, pendlerrabatter eller lignende.

Anvendelsen af en flad gennemsnitstakst i trafikprognosen er en forsigtig forudsætning i forhold til trafiktallene. Det skyldes, at når der ikke regnes med nogen former for rabatordninger, medfører det alt andet lige, at der kommer mindre trafik. Ved at benytte en flad gennemsnitstakst i trafikprognosen ser man således af forsigtighedsgrunde bort fra mulighederne for at tiltrække flere kunder ved at yde forskellige former for rabatter.

For at illustrere dette forhold bad Femern A/S i forbindelse med udarbejdelsen af den finansielle analyse i 2016 trafikekspertterne fra de tyske konsulentfirmaer Intraplan og BVU om at gennemføre en analyse af, hvordan trafikken på Femern Bælt-forbindelsen påvirkes af forskellige former for rabatordninger for blandt andet korte ture/shoppingture, pendlerrejser, weekendture mv.

På den baggrund har Femern A/S i den finansielle analyse fra 2016 fremlagt en følsomhedsberegning, der viser, at man ved at indføre simple rabatordninger kan øge trafikken med ca. 23 pct. samtidig med, at tilbagebetalingstiden vil kunne forkortes med 1 år. Det fremgår af kapitel 11 i den finansielle analyse, jf. 'Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg', Femern A/S, februar 2016, der blev oversendt til udvalget den 18. februar 2016. Det understreger, at den flade gennemsnitstakst, som er anvendt i trafikprognosen, netop er en forsigtig forudsætning i forhold til trafiktallene.

Det gælder ikke mindst for de trafikanter, der har shopping som hovedformål for deres rejse og derfor er særligt følsomme over for ændringer i taksterne. På grund af den forudsatte flade gennemsnitstakst beregner Femern Bælt-trafikprognosen et betydeligt fald i antallet af shoppingrejsende ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Dette fald er indregnet i grundlaget for den finansielle analyse fra februar 2016.

Det er med andre ord klart dokumenteret i trafikprognosen, at forudsætningen om, at alle personbiler, der benytter Femern Bælt-tunnelen, herunder også shoppingrejsende, betaler samme takst på 494 kr., svarende til 988 kr. tur-retur (begge beløb i 2015-priser), fører til et fald i antallet af shoppingrejsende i forhold til den nuværende trafik på færgerne.

Ovennævnte følsomhedsberegning viser, at en rabat på 25 pct. – det vil sige til en pris på 371 kr. og 742 kr. tur-retur (begge beløb i 2015-priser) – til shoppingrejsende, der benytter Femern Bælt-tunnelen, vil kunne øge deres antal med 30 pct. Det fremgår af kapitel 11 i den finansielle analyse fra februar 2016.”



Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 659.

Side 3/3

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen