

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. 661:

I forbindelse med trafikprognoserne for Femern er der regnet med, at der vil være et trafikspring til Femern fra en række færgeruter i Norden. Er der i forbindelse med disse beregninger taget højde for, at de pågældende ruter kunne introducere kommercielle tiltag for at holde på eksisterende kunder, hvis kunderne måtte blive tiltrukket af Femern Bælt-forbindelsen?

Svar:

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

"I FTC-trafikprognosen fra 2014 er der beregnet og fremlagt scenarier, hvor færgeoverfarten mellem Rødby og Puttgarden fortsætter driften efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen med en gennemsnitstakst, som er 25 pct. lavere end gennemsnitsprisen for at benytte tunnelen. Der analyseres i prognosen på scenarier med afgang hver time og hver anden time med henblik på at illustrere en situation, hvor færgekapaciteten tilpasses den nye konkurrencesituation efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, jf. kapitel 8 i 'Fehmarnbelt Forecast 2014', Intraplan & BVU, november 2014, som er fremlagt på Femern A/S' hjemmeside.

I den finansielle analyse fra 2016, jf. 'Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg', Femern A/S, februar 2016, der blev oversendt til udvalget den 18. februar 2016, er der fremlagt følsomhedsberegninger på den økonomiske effekt af fortsat færgedrift mellem Rødby og Puttgarden med afgang hver time og hver anden time i henholdsvis en tidsbegrænset periode og permanent. Der er endvidere fremlagt en følsomhedsberegning på et scenarie, hvor færgedriften fortsætter med afgang hver halve time, og hvor der kan købes shoppingbilletter med 25 pct. rabat på både færgeruten og den faste forbindelse.

Færgeoverfarten Rødby-Puttgarden er den ubetinget største trafikåre i Femern Bælt-korridoren i dag, mens de øvrige færgeruter i korridoren håndterer bety-



deligt mindre trafik. Overflytningen af trafik fra disse ruter til Femern Bælt-forbindelsen forventes i Femern Bælt-trafikprognosen derfor også at være betydeligt mindre.

Side 2/2

Der er i kapitel 11 i ovennævnte finansielle analyse fra 2016 foretaget mere generelle følsomhedsberegninger af ændringer i det beregnede trafikspring og den beregnede årlige trafikvækst. Det vurderes, at effekterne af eventuelle kommercielle tiltag på mindre færgeruter længere væk fra den faste forbindelse over Femern Bælt vil kunne rummes inden for rammerne af disse beregninger.”

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 658 fra udvalget.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen