

DIW

E

ulting Company of

2015-02-25 19:03 CET

Rapport fra den tyske tænketank DIW Econ bekræfter tvivlen om den samfundsøkonomiske værdi af Femern- tunnelen

Den anerkendte tænketank DIW Econ har på Scandlines' foranledning undersøgt den samfundsøkonomiske analyse for den planlagte faste forbindelse under Femern Bælt. Ifølge de tyske forskere er flere af analysens kriterier for optimistiske og mange antagelser uforståelige. Selv om tidligere undersøgelser peger på, at alternativer til projektet – som f.eks. udvidelse af den eksisterende færgedrift – giver en større samfundsøkonomisk værdi, er disse alternativer ikke blevet undersøgt yderligere. Analysen mangler desuden helt en realistisk risikovurdering, ligesom den ikke tager højde for det seneste, forhøjede

anlægsbudget.

Transportministeriet fremlagde i januar en samfundsøkonomisk analyse, der skal danne grundlag for den kommende stillingtagen til anlægsloven for Femern-forbindelsen. Analysen viser tydeligt, at tunnelen kun i bedste fald kan få marginal samfundsøkonomisk værdi, hvis færgevejladser indstilles.

Der har længe hersket tvivl om rentabiliteten ved og grundlaget for en tunnel under Femern Bælt. Projektleder hos DIW Econ Dr. Ferdinand Pavel bekræfter denne tvivl: *"Den eksisterende samfundsøkonomiske analyse giver ikke et tilstrækkeligt godt grundlag for den videre beslutningsproces."*

Eksperterne fra DIW Econ kritiserer især de mange metodiske antagelser i den samfundsøkonomiske analyse og fastslår i deres redegørelse blandt andet:

- Den samfundsøkonomiske analyse for den faste forbindelse er resultatet af en række meget optimistiske valg, og hverken analyse eller resultater er klart gennemskuelige
- Den samfundsmæssige gevinst ved tunnelprojektet kan i bedste fald opgøres til kun marginalt at ligge over den kritiske tærskelværdi på fire procent, som angiver, om et projekt bidrager positivt til samfundet eller ej – og det er endda baseret på en urealistisk antagelse om, at færgedrift ophører og uden at indregne det netop opdaterede og forhøjede anlægsbudget
- Der er ikke udarbejdet et worst-case-scenario for trafikvæksten, og et sammenfald af selv få, uheldige omstændigheder kan derfor hurtigt udhule værdien af projektet

DIW Econ kritiserer for eksempel, at analysen ikke inddrager konkurrerende operatører og deres mulige konkurrencetiltag, og at bortfaldet af nuværende landgangspassagerer fortsat ikke er indregnet. Søren Poulsgaard Jensen, Scandlines CEO, siger: *"Det er helt uforståeligt, at grundlaget for et så risikofyldt projekt fortsat bygger på fejlagtige antagelser om, at Scandlines lukker, og at alle vores shoppingkunder med ét slag konverteres til tunnelbrugere. Vi agter at sejle videre og at konkurrere med den flåde og den styrke, vi har, så det bør indregnes i anstændige analyser, hvis man ønsker et reelt beslutningsgrundlag."*

For at dække de samlede omkostninger, der nu beløber sig til godt 64 milliarder DKK, skal der køre betydeligt flere person- og lastbiler gennem

tunnelen end det antal, der i dag krydser korridoren. Det faktum, at Scandlines fortsætter sejladsen på Femern Bælt – også efter åbningen af en fast forbindelse – betyder, at tunnelen kommer til at mangle endnu mere trafik for at få økonomien til at hænge sammen. DIW Econ kritiserede allerede i januar 2015 skarpt resultaterne af den foreliggende trafikprognose.

Den nye DIW-rapport kan downloades her:

diw-econ.de/publikationen/studien/stellungnahme-zur-aktuellen-kosten-nutzen-analyse-fuer-eine-feste-querung-ueber-den-fehmarnbelt

Dansk oversættelse af DIW-rapporten:

http://diw-econ.de/wp-content/uploads/2015/02/DIW-Econ_CBA_Fehmarnbelt_DK.pdf

Om DIW Econ

DIW Econ er et selskab under det tyske Institut for Økonomisk Forskning (das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung – DIW). Denne førende tænketank tilbyder blandt andet samfundsøkonomiske analyser og rådgivning til offentlige og private og regnes for en af Europas bedste og mest saglige inden for sit felt. Kundelisten omfatter blandt andre en række tyske ministerier og universiteter.

Om Scandlines

Scandlines blev grundlagt i 1998 og er et stort europæisk færgerederi. På to korte færruter med høj frekvens og kapacitet mellem Danmark og Tyskland leverer vi en effektiv og pålidelig transportservice til både passagerer og fragtkunder. Hovedfokus i alle Scandlines' aktiviteter er at skabe værdi for vores kunder om bord på færgerne såvel som i vores BorderShops.

I 2014 transporterede vi 7,5 millioner passagerer, 1,8 millioner personbiler og 0,5 millioner fragtenheder på ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

Kontaktpersoner



Anette Ustrup Svendsen

Pressekontakt

Head of Corporate Communications

anette.ustrup.svendsen@scandlines.com

+45 26 777 000 (kan ikke modtage sms)