



1. november 2019

## Supplerende analyse af potentielle dynamiske effekter

Trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen, den såkaldte FTC-prognose, indeholder langt overvejende redistribution af eksisterende trafik i form af:

- Overflytning af trafik fra Rødby-Puttgarden
- Overflytning af trafik fra andre ruter, herunder Storebælt og andre færgeruter
- Overflytning af trafik fra andre trafikformer, herunder luftfart

FTC-prognosen indeholder således primært overflytning af trafik fra andre ruter og transportformer, og kun i meget begrænset omfang nyskabt trafik som følge af dynamiske effekter. Det er imidlertid velkendt, at dynamiske effekter kan generere ny trafik, hvilket både var tilfældet på Øresund og Storebæltsforbindelserne, jf. blandt andet artiklen *"Femern-forbindelse bliver vækst-dynamo i Østersøregion"* af professor Christian Wichmann Matthiesen, som er tilgængelig på Femern A/S' hjemmeside

I den eksterne kvalitetssikring af FTC-prognosen fremhævede COWI blandt andet, at Femern Bælt-trafikprognosen *"forekommer undervurderet, primært i relation til dynamiske effekter og nygenereret trafik."*

Intraplan har på den baggrund i 2019 udarbejdet en supplerende analyse af potentialet for nyskabt trafik på Femern Bælt-forbindelsen som følge af dynamiske effekter samt et notat om metoden bag analysen. Analysen er baseret på en såkaldt gravitationsmodel, som søger at modellere de potentielle trafikale effekter af nye og bedre forbindelser mellem to regioner.

Intraplans analyse viser, at den faste forbindelse over Femern Bælt over tid potentielt vil kunne generere knap 29 pct. ekstra togpassagerer i forhold til det beregnede niveau i Femern Bælt-trafikprognosen. Analysen understreger således, at Femern Bælt-forbindelsen rummer et betydeligt potentiale for øget jernbanetrafik.

I forhold til vejtrafikken viser Intraplans analyse et potentiale for ca. 18 pct. ekstra daglig vejtrafik. Effekten er størst for personbiler, hvor potentialet er opgjort til ekstra ca. 20 pct., mens effekterne for busser og lastbiler er mindre. Samlet set har Intraplan beregnet, at den potentielle ekstra vejtrafik udgør i gennemsnit ca. 2.200 køretøjer pr. døgn.

Intraplans vurdering i analysen er, at den nyskabte trafik kan indtræffe over en 5-10 årig periode eller længere efter åbning af forbindelsen i takt med, at mulighederne forbundet med Femern-forbindelsen i form af øget økonomisk og social interaktion udmønter sig i f.eks. nye jobmuligheder.

Hovedresultaterne i analysen er opsummeret i tabel 1 nedenfor.

**Tabel 1: Potentiel ekstra trafik i 2030**

|                              | Potentielle ekstra rejser/køretøjer pr. år (i antal 1.000) | Potentielle ekstra rejser/køretøjer pr. år (i pct.) |
|------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Jernbanepassagerer           | 309                                                        | 28,5                                                |
| Buspassagerer                | 85                                                         | 6,3                                                 |
| Bilpassagerer                | 1.226                                                      | 12,8                                                |
| <b>Passagerer i alt</b>      | <b>1.620</b>                                               | <b>13,5</b>                                         |
| <b>Banegods (tons)</b>       | <b>41</b>                                                  | <b>0,4</b>                                          |
| Antal personbiler            | 772                                                        | 20,5                                                |
| Antal busser                 | 3                                                          | 8,2                                                 |
| Antal lastbiler              | 35                                                         | 5,5                                                 |
| <b>Antal køretøjer i alt</b> | <b>810</b>                                                 | <b>18,3</b>                                         |

Kilde: "Study of dynamic effects of the FBFL which has not been considered in the FTC study", Intraplan, oktober 2019, s. 14

Note: Den potentielle ekstra trafik er opgjort i forhold til den i FTC-prognosen beregnede trafik i 2030.

Det er generelt vanskeligt at modellere dynamiske effekter, hvorfor det er forbundet med usikkerhed at forudsige de konkrete trafikale effekter heraf. Der er således usikkerhed forbundet med metoden bag og resultaterne af Intraplans analyse.

Den potentielle nyskabte trafik vil i høj grad afhænge af udviklingen i forhold som blandt andet turisme, bosættelsesmønstre, virksomhedernes investerings- og lokaliseringsbeslutninger, arbejdsmarkedsforhold mv. Der vil blive arbejdet videre med området frem mod åbningen af den faste forbindelse.

Det er fortsat Intraplans vurdering, at hovedtrafikprognosen bag Femern Bælt-forbindelsen er solid og udgør et realistisk bud på trafikken på den kommende Femern Bælt-forbindelse. Intraplans supplerende analyse af potentialet for yderligere nyskabt trafik vil derfor ikke danne grundlag for revision af hverken FTC-prognosen eller det samlede Femern Bælt-projekts finansielle analyse.