

VORES FOKUS SOLCELLEBALLADEN ENERGIFORLIG 2018 NYE SIGNALER TIL JERNBANEN ATOMSKROT SELVKØRENDE BILER FI FLERE >

Kronik: Femern-prognoser overdriver trafikspring



Det bliver interessant at se reaktionerne på den tekniske gennemgang i Folketingets Trafikudvalg i næste uge, og om politikerne fortsat vil tage ansvar for, at brugerbetaling fuldt ud kan finansiere den faste Femern-forbindelse. (Illustration: Femern Sund Bælt)

Af [Hans Schjær-Jacobsen](#) 5. sep 2018 kl. 17:30

Når Folketingets Transportudvalg (TRU) torsdag 13. september holder møde, skal der være en teknisk gennemgang af Femern Bælts trafikprognoser ved Transportministeren og embedsmænd. Det skulle egentlig have været en høring med deltagelse af uafhængige fagfolk, men det blev ikke til noget.

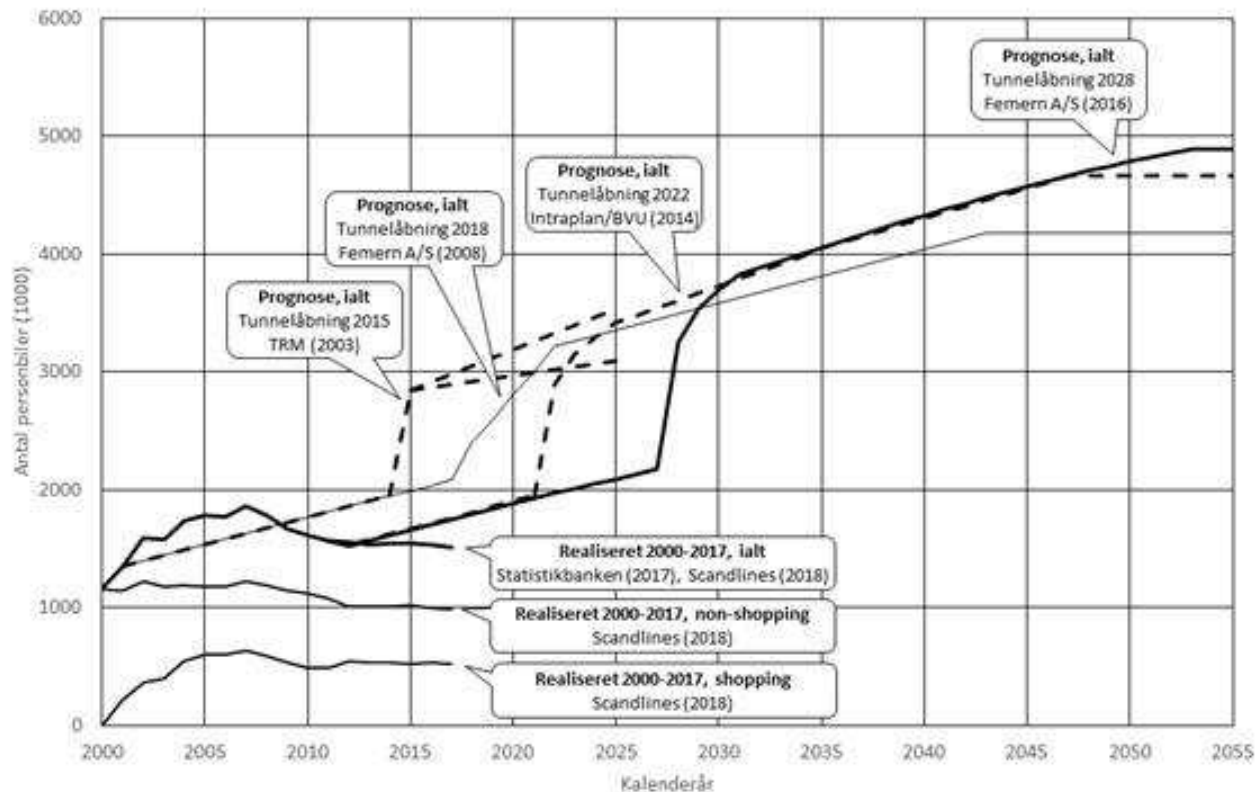
Hvorfor er der fornyet fokus på trafikprognoserne? 2014-trafikprognoserne blev jo fremlagt, før Folketinget vedtog anlægsloven i 2015 og sågar blåstemplet ved en ekstern kvalitetssikring – dog først *efter* anlægslovens vedtagelse. Siden har prognosemetoder og -resultater været effektivt afskærmet mod kritik, selvom troværdigheden er lav, og den faste forbindelse er et finansielt højrisikoprojekt.

Trafikprognoserne har en tankevækkende udviklingshistorie, især prognoserne for personbiltrafikken, som er den vigtigste indtægtskilde for den faste forbindelse. Parallelt med at anlægsudgifterne i perioden 2008-16 steg fra 40 til 62 milliarder kr. (inkl. danske landanlæg og reserver), og byggeriet blev udskudt adskillige gange, er den prognosticerede trafik vokset for hver ny prognose. Fig. 1 viser fire officielle prognoser fra 2003, 2008, 2014 og 2016.

Fig.1:



Hans Schjær-Jacobsen er civilingeniør, ph.d., HD
(Illustration: Privatfoto)



(Illustration: Hans Schjær-Jacobsen)

Jeg vil i denne kronik fokusere på personbilprognoserne, nemlig trafikudviklingen frem til tunnelåbning, trafikspringet ved tunnelåbning og trafikudviklingen efter tunnelåbning. De officielle trafikprognoser forudsætter, at færgedriften ophører, når tunnelen åbner, og at alle de biler, der ville have taget færgen, i stedet for kører gennem tunnelen. Derfor er prognosen for færgetrafikkens udvikling frem til tunnelåbning et afgørende udgangspunkt for prognostisering af den fremtidige tunneltrafik.

Som det fremgår af Fig. 1, er der i alle fire officielle prognoser regnet med en jævn stigning i færgetrafikken. Imidlertid er det siden 2007 gået den stik modsatte vej: Den samlede færgetrafik er faldet jævnt. Havde tunnelen skullet åbne i 2018 som planlagt i 2008, ville der have manglet over 500.000 biler i forhold til 2008-prognosen.

I forhold til 2014-prognosen med tunnelåbning 2022 skulle den til den tid lukkede færgeforbindelse levere 1.969.000 biler svarende til 60 pct. af den samlede tunneltrafik, se Tabel 1. I forhold til 2016-prognosen med tunnelåbning 2028 skal færgeforbindelsen levere endnu ca. 200.000 biler oveni, se fig. 1. Bidraget fra den lukkede færgeforbindelse til den fremtidige tunneltrafik ser ud til at være stærkt overvurderet, og det er endda usikkert, om færgeforbindelsen lukker.

Tabel 1:

Prognose for 2022	Trafik på den faste forbindelse, 1.000 biler/år	Andel af samlet trafik
Femern Bælt færgetrafik før tunnelåbning	1.969	60%
Reduktion på Storebælt overflyttet til Femern Bælt	814	25%
Reduktion på Gedser-Rostock færger	248	8%
Reduktion på andre færgeruter	218	7%
Ny-genereret trafik inkl. ændret transportmiddel	30	1%
Femern Bælt trafik på den faste forbindelse	3.280	100%

Trafikspring som defineret af Femern A/S: 1.311.000 personbiler, svarende til 67%

Som det fremgår af Tabel 1 indeholder 2014-prognosen et trafikspring på 1.311.000 personbiler svarende til 67 pct. af trafikken før tunnelåbning. Det er et meget større trafikspring end i både 2003- og 2008-prognoserne. Heraf udgør alene overførsel fra Storebælt 814.000 biler, svarende til 25 pct. af den samlede trafik. Transportministeriet (TRM) bad da også i november 2015 – samtidig med Cowis blåstempling af prognosen – Sund & Bælt Holding A/S (S&B) om at lave en undersøgelse, der kunne sandsynliggøre eksistensen og potentielle overflytning af de mange biler fra Storebælt.

To år senere rykkede TRM forgæves for resultater, men måtte erfare, at Femern A/S på eget initiativ havde bestilt to nye undersøgelser hos Intraplan Consult GmbH (Intraplan), konsulentfirmaet bag 2014-prognosen. Den ene undersøgelse skulle fremskaffe den manglende dokumentation af overflytningen fra Storebælt ved tracking af bilisternes mobiltelefoner, idet S&B's undersøgelse med svarkort 'ikke kunne stå alene'. En eufemisme for, at S&B ikke havde fundet dokumentation for de mange biler.

Den anden undersøgelse omtales i næste afsnit. I dag, fire år efter den tvivlsomme 2014-prognose, er dette væsentlige bidrag fra Storebælt til tunneltrafikken stadig udokumenteret, hvilket i øvrigt også gælder for bidragene fra de øvrige færgeruter. Alt tyder således på, at trafikspringet er

kraftigt overvurderet.

Som det fremgår af fig. 1, regner alle de officielle prognoser med en betragtelig stigning i trafikken efter tunnelåbning. Her begår prognosemagerne den fejl at slutte fra stigningen i den almene biltrafik til de specielle forhold omkring Rødby-Puttgarden. Af fig. 1 fremgår det, at den ordinære personbiltrafik (non-shopping) er stagneret/faldet siden 2000. Kun fremvæksten af et lavpris shopping-segment fra 2000 har holdt den samlede trafik oppe, men ikke forhindret et fald siden 2007.

De officielle prognoser efter tunnelåbning er baseret på en gennemsnitstakst, som skulle svare til gennemsnittet af de nuværende færgetakster, men udviklingen i de to kundesegmenter drives af helt forskellige rationaler. De burde derfor prognosticeres hver for sig og ikke som et gennemsnit.

Der er ikke noget der tyder på, at den utilfredsstillende trafikudvikling siden 2000 vil ændre sig til en kraftig vækst efter tunnelåbning. Specielt ikke når man tager i betragtning, at de fortsættende færgeselskaber vil tage konkurrencen op med den faste forbindelse.

Dette, og de øvrige bristede forudsætninger, har Femern A/S formentligt erkendt. I hvert fald har Intraplan fået den vigtige *desk research* opgave at dokumentere nyskabt trafik som følge af dynamiske effekter til erstatning for den udokumenterede trafik. Det er en stor faglig udfordring, idet dynamiske effekter har været betragtet som usandsynlige i alle hidtidige Femern-prognoser. Resultaterne af begge de nye undersøgelser skal foreligge inden udgangen af 2018.

Milliarderne ruller, og der arbejdes febrilsk på at reparere det svigtende trafikgrundlag. Det bliver interessant at se reaktionerne på den tekniske gennemgang i TRU. Vil politikerne fortsat tage ansvaret for, at brugerbetaling fuldt ud kan finansiere den faste Femern-forbindelse?

Fokus: [Femern-forbindelsen](#)

Emner: [Tunneller](#)

Relateret jobannonce: [Innovative og ambitiøse teamledere](#)