

NOTAT, 12. juni 2022

Trafikgrundlaget for Femern-tunnelen er kollapsed

Hans Schjær-Jacobsen
Civilingeniør, lic.techn., HD

Resumé

2014-prognosen, som lå til grund for anlægsloven, prognosticerede en personbiltrafik over Rødby-Puttgården på 2 millioner biler i 2021, året før den planlagte tunnelåbning i 2022. Der kom kun 0,7 millioner biler. Den fremtidige indtægt fra personbiltrafikken i tunnelen er nu alvorligt truet.

Datagrundlag for analysen

I Fig. 1 er vist grafer for den realiserede personbiltrafik via færge 2000-2021 (både shopping og non-shopping), 2014-prognosen og 2020-fremskrivningen, begge frem til 2055. Både prognose og fremskrivning forudsætter ophør af færgedrift ved tunnelåbning. Det fremgår af Fig. 1, at der mangler godt 1,2 millioner personbiler både i 2020 og 2021 i forhold til 2014-prognosen.

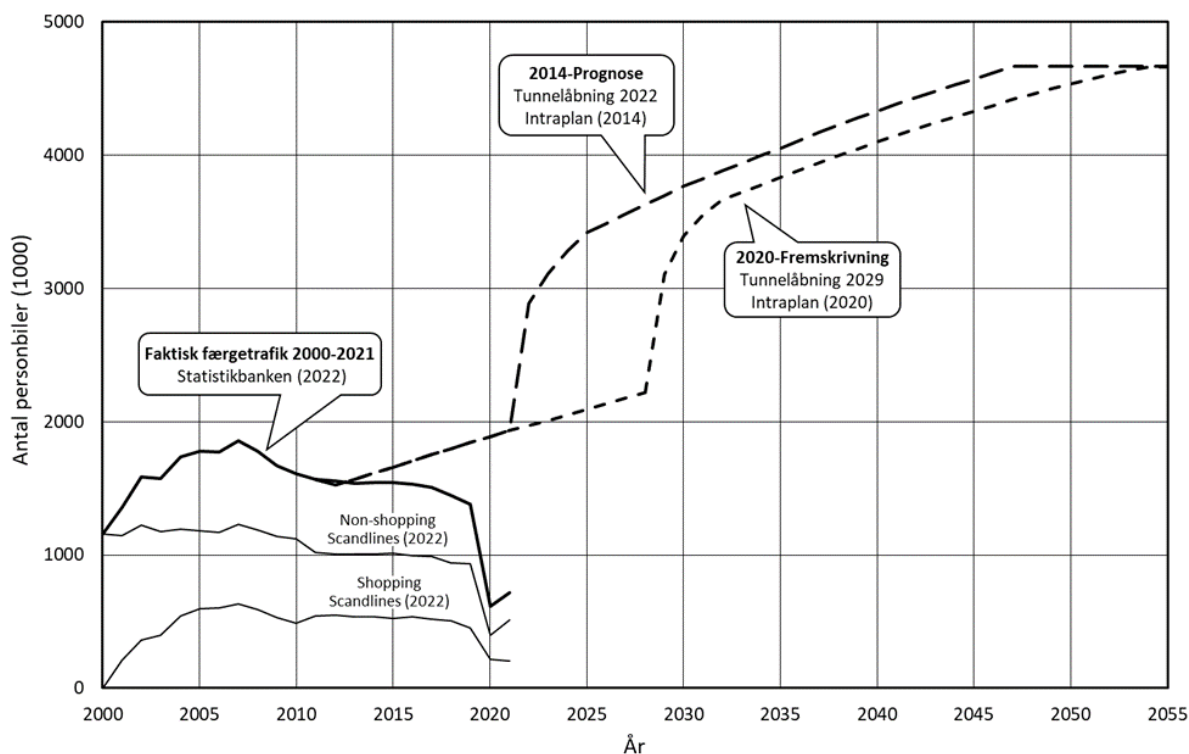


Fig. 1. Faktisk færgetrafik 2000-2021. 2014-prognose og 2020-fremskrivning for tunneltrafik.

Tunnelen åbner som bekendt ikke i 2022, det er blevet udskudt til 2029. I 2028 skal der iflg. 2020-fremskrivningen køre 2,2 millioner personbiler gennem tunnelen. Det betyder, at i perioden 2021-2028 skal personbiltrafikken stige med godt 200 pct. for at leve op til fremskrivningens tal. Denne artikel fokuserer på årsagerne til det smuldrende trafikgrundlag frem til tunnelåbning. Imidlertid vil fortsat færgedrift efter tunnelåbning påføre tunneltrafikken en betydelig konkurrence. F.eks. indsætter Scandlines i 2024 en ny fleksibel el-drevet færge, som er specialiseret til lastbiler, men som også kan omstilles til personbiler.

Årsager til, at trafikgrundlaget kolliderer

Udviklingen i personbiltrafikken via færge er central for tunnellens trafikgrundlag ved tunnelåbning. 2014-prognosen og 2020-fremskrivningen forudsætter nemlig, at alle de biler, der ellers ville have taget færgen, i stedet for kører direkte ned i tunnelen ved tunnelåbning og ophør af færgedrift. Her ses på tre hovedårsager til at der ved tunnelåbning forventeligt overføres substantielt færre biler fra færge til tunnel end det fremgår af prognose og fremskrivning.

Nedadgående trend siden år 2007

Det fremgår af Fig. 1, at den samlede personbiltrafik over Rødby-Puttgarden har været faldende siden 2007. Anlægsloven blev vedtaget i 2015 under forudsætning af 2014-prognosen, som, i kontrast til det faktiske fald i trafik siden 2007, prognosticerede en betydelig årlig stigning. Et af argumenterne for stigningen var, at trafikken på det ordinære danske og europæiske vejnet havde udvist vækst i en årrække og det blev ukritisk kopieret over på Rødby-Puttgarden forbindelsen. Der var god brug for en kraftig udvikling af trafikken, da anlægsudgifterne til tunnelen steg for hver gang, der blev regnet på det og tunnelen kunne derfor kun blive selvfinansierende, hvis indtægterne fra brugerbetalingen udviste en tilsvarende stigning.

Scandlines offentliggør trafiktal, som tillader en nærmere analyse af den faktiske personbiltrafik siden år 2000. Under statsligt ejerskab udviklede Scandlines i år 2000 et lavpriskoncept, hvor bilister kunne købe en returbillet til en meget lav takst mod til gengæld at handle ind i Scandlines shoppingcenter i Puttgarden. Konceptet skabte en betydelig mertrafik med færgen. Det fremgår af Fig. 1, at efter en 5-årig indkøring udgjorde shoppingtrafikken godt 0,5 millioner personbiler årligt svarende til ca. en tredjedel af den samlede trafik. Til gengæld er non-shoppingtrafikken, som overvejende består af feriebilister til normaltakst, faldet siden år 2000 til et niveau på ca. 1 million personbiler om året. Bilisterne har i stort tal foretrukket flyforbindelser til sydlandske feriemål. 2014-prognosen fejlede ved at ignorere disse specifikke forhold for Rødby-Puttgarden trafikken.

Effekt af takstreduktion på Storebælt

Regeringen besluttede at gennemføre en 25 pct. takstreduktion i to tempi på Storebælt, startende 1. januar 2018. Det ville forventeligt føre til en reduktion af trafikken med Rødby-Puttgarden færgen, men i 2020-fremskrivningen blev effekten af takstreduktionen ignoreret. Den lineære trafikstigning fra 2014-prognosen blev fremskrevet uændret, se Fig. 1. I figuren ses den faktiske trafik derimod at blive reduceret ekstra i årene 2018-2019.

For god ordens skyld skal det nævnes, at effekten af takstreduktionen på Storebælt er indregnet i 2020-fremskrivningen *efter* tunnelåbning. Her regnes der med, at den forventede årlige overflytning af trafik til Storebælt som følge af takstreduktionen vil blive ca. 0,2 millioner personbiler. Det er altså en trafikoverflytning i den forkerte retning. Iflg. 2014-prognosen ville der nemlig ved tunnelåbning årligt blive overflyttet ca. 800.000 personbiler fra Storebælt til tunnelen.

Effekt af Corona pandemien

Corona-pandemien fik en meget kraftig indflydelse på trafikken i almindelighed og Rødby-Puttgardens trafik i særdeleshed, se Fig. 1. Dog lå trafikken allerede i 2019, det sidste år før Corona, ca. 0,5 millioner personbiler under 2014-prognosen. I 2020, det første år med Corona, blev den faktiske trafik mere end halveret fra 1,4 til 0,6 millioner personbiler. I 2021, det sidste år med Corona, blev der rettet en smule op på miséren. Det store spørgsmål er, hvornår trafikken finder tilbage til det niveau, der svarer til, at der ikke havde været en Corona pandemi.

Det spørgsmål har Femern A/S stillet til det tyske konsulentfirma Intraplan Consult GmbH, som har stået for både 2014-prognosen, 2020-fremskrivningen og flere andre trafikanalyser. I sin rapport 26. juni 2020 skriver Intraplan bl.a. i konklusionen (min oversættelse):

”Selvom en endelig vurdering af langtidseffekterne af Corona krisen for økonomi og trafik ikke er mulig med det aktuelle vidensniveau, er der ingen grund til at betvivle validiteten af 2014-prognosen og forvente andre trafiktal for den faste Femern forbindelse, når den bliver åbnet”.

Det er interessant, at Intraplan i udtalelsen refererer til 2014-prognosen, idet åbningen jo på rapporttidspunktet for længst var blevet udskudt fra 2022 til 2029. Det er uklart, om Intraplan forventer, at trafikken er tilbage på niveau med 2014-prognosen i 2021 eller på niveau med 2020-fremskrivningen i 2028. Som det fremgår af Fig. 1, manglede der godt 1,2 millioner personbiler i 2021. For at komme på niveau med 2020-fremskrivningen i 2028 skal trafikken vokse med 1,5 millioner personbiler frem til og med 2028.

På trods af tilsagn om løbende vurdering af Corona-pandemiens konsekvenser for trafikudviklingen har Femern A/S ikke bragt ny information frem herom. De udleverede akter fra en nylig aktindsigt er ulæselige p.gr.a. censurering.

Finansiell analyse november 2020

Baseret på 2020-fremskrivningens trafiktal, en ekstrem lav rentesats og ophør af færgedrift ved tunnelåbning, beregner den finansielle analyse en tilbagebetalingstid på 28 år for den faste forbindelse, inkl. kyst-til-kyst og danske landanlæg. Det kollapsede trafikgrundlag, som er analyseret i denne artikel, indgår ikke i beregningen. Stress test analyser viser imidlertid, at tilbagebetalingstiden bliver 40 år ved en reduktion af indtægter fra vejtrafikken på 20 pct. pr. år og 50 år ved 27 pct. pr. år. Der er således al mulig grund til at antage, at projektets tilbagebetalingstid overstiger 50 år, taget i betragtning, at den fremtidige indtægt på vejtrafikken er alvorligt truet p.gr.a. den svigtende personbiltrafik og sandsynlig fortsat færgedrift.