

»Solid« eller »Fatamorgana«? Debatten raser om Femerns trafikprognoser

Statens projektselskab, Femern A/S, forsøgte at hemmeligholde en rapport om biltrafikken i den kommende tunnel med argumentet om, at offentliggørelse ville skade selskabets stilling i en tysk retssag.

Rapporten beskriver de såkaldte dynamiske trafikeffekter i den kommende Femern-tunnel. Og som Ing.dk tidligere har fortalt, er rapporten først kommet frem, efter at tidligere konstitueret rektor på Ingeniørhøjskolen i København (IHK), Hans Schjær-Jacobsen, klagede over hemmeligholdelsen.

Folketingets transportudvalg (TRU) fik 13. november 2019 oversendt en hidtil hemmeligholdt undersøgelse fra transportministeriet (TRM) om dynamiske effekter i forbindelse med etablering af den faste Femern Bælt-forbindelse. Dynamiske effekter er et omstridt økonomisk begreb, som tages i brug når det kniber med at få enderne til at nå sammen. Rapporten havde været 2½ år undervejs og blev kun offentliggjort fordi Miljø- og Fødevarerklagenævnet (MFKN) ved en afgørelse 13. november 2019 pålagde Femern A/S at give fuld aktindsigt.

Femern A/S bestilte undersøgelsen hos det tyske konsulentfirma Intraplan i juni 2017 samtidig med bestillingen af den tvivlsomme mobilundersøgelse af international vejtrafik over Storebælt med potentiale for overflytning til Femern-forbindelsen. Baggrunden var den, at Sund & Bælts på daværende tidspunkt tophemmelige undersøgelse af den internationale trafik over Storebælt havde afsløret, at der i 2014-prognosen mod bedre vidende var indlagt en udokumenteret og overdreven overflytning af personbiltrafik fra Storebælt til Femern ved tunnelåbning.

Undersøgelsen var bestilt 12. november 2015 af TRM og var færdig 18. april 2017. Den blev dog først offentliggjort i juni 2018, da MFKN i forbindelse med en klagesag pålagde Femern A/S at give fuld aktindsigt. Femern A/S havde således desperat brug for at reparere på 2014-prognosen og bestilte derfor i juni 2017 de to nævnte undersøgelser hos Intraplan.

2014-prognosen blev yderligere udfordret da regeringen i 2017 besluttede at reducere taksten over Storebælt med 25 procent. Hertil kommer, at den prognosticerede vækst i færgetrafikken, og dermed startniveauet for tunneltrafiken efter tunnelåbning, er udeblevet. Alt i alt kan der mangle mere end 1 mio. personbiler i tunnelen ved tunnelåbning, Schjær-Jacobsen (2019).

Den aktuelle undersøgelse af de dynamiske effekter skal ses i dette lys. Her får Femern A/S foræret en betragtelig trafikforøgelse. Hvad angår personbiltrafik finder undersøgelsen f.eks., at potentielt 772.000 ekstra personbiler (svarende til 20,5%) i forhold til 2014-prognosen vil passere gennem tunnelen i 2030 som følge af dynamiske effekter. Rapporten indeholder ingen forbehold om modellens anvendelsesområde, beregningernes nøjagtighed, kvaliteten af de anvendte data eller resultaternes usikkerhed.

I en sammenfatning til TRU skriver Femern A/S imidlertid (1. november 2019):

»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 bemærkelsesværdigt, at Femern A/S her distancerer sig fra undersøgelsen ved at gøre eksplicit opmærksom på usikkerhed ved metode, resultater og strukturelle forudsætninger, uden dog

at kvalificere eller kvantificere usikkerheden yderligere.

Sandheden er, at Intraplan måtte opgive at anvende en macro-economic tilgang som oprindelig planlagt p.gr.a. mangel på teori, data og metode. I stedet blev der anvendt en transport science tilgang baseret på en primitiv gravitationsmodel, som er helt uegnet til formålet. I sammenfatningen skriver Femern A/S videre:

»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«.

Der er ikke i rapporten belæg for Intraplans vurdering som anført, idet undersøgelsen overhovedet ikke beskæftiger sig med hovedtrafikprognosen (dvs. 2014-prognosen). Der er snarere tale om, at Femern A/S har behov for at stive den vakkende 2014-prognose af og derfor opfinder et citat til formålet.

I fortsættelse af ovenstående citat skriver Femern A/S videre i sammenfatningen:

»Intraplans supplerende analyse af potentialet af yderligere nyskabt trafik, vil derfor ikke danne grundlag for revision af hverken FTC-prognosen eller det samlede Femern Bælt-projekts finansielle analyse«.

En revision af FTC-prognosen (dvs. 2014-prognosen) eller den samlede finansielle analyse ville være en katastrofe for projektet af flere grunde. For det første ville det betyde, at de antydede usikkerheder om de dynamiske effekter ville komme frem i lyset og kræve mange og lange forklaringer.

For det andet måtte en revision af trafikprognosen tage stilling til den fremførte uafhængige kritik af 2014-prognosen og de mange »supplerende undersøgelser«. En revision af trafikprognosen ville f.eks. medføre, at der up front måtte tages hensyn til den kombinerede effekt af den udeblevne vækst i færgetrafikken for personbiler og en lavere trafikvækst efter tunnelåbning, den overvurderede trafikoverflytning fra Storebælt, konsekvenser af takstreduktionen på Storebælt og en sandsynlig fortsat færgedrift efter tunnelåbning.

For det tredje ville det blive klart for den godkendende tyske myndighed, at den er blevet forholdt en lang række vigtige oplysninger før projektet blev godkendt i januar 2019, f.eks. at Rigsrevisionen blev presset ud af deres påbegyndte undersøgelse. Hermed ville et positivt udfald af den verserende klagesag ved Bundesverwaltungsgericht i Leipzig være truet.

Solid trafikprognose bag Femern-projektet

Af Tine Lund-Bretlau, kommunikationschef Femern A/S

Hans Schjær-Jacobsen har endnu engang fundet anledning til at kritisere trafikprognosen for Femern Bælt-projektet, den såkaldte FTC-prognose. Denne gang på baggrund af en ny rapport om dynamiske effekter.

FTC-prognosen indeholder primært overflytning af trafik fra andre ruter og transportformer fx Rødby-Puttgården og luftfart 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 ”Femernforbindelse bliver vækstdynamo i Østersøregion” af professor Christian Wichmann Matthiessen, 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.” De tyske trafikeksperter, 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 for at sikre gennemsigtighed og grundig dokumentation.

Analysen er baseret på en såkaldt gravitationsmodel, som søger at modellere de potentielle trafikale effekter af nye og bedre forbindelser mellem to regioner. Den 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.

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. Dette da den potentielle nyskabte trafik i høj grad vil afhænge af udviklingen i forhold som blandt andet turisme, bosættelsesmønstre, virksomhedernes investerings- og lokaliseringsbeslutninger, arbejdsmarkedsforhold mv.

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.