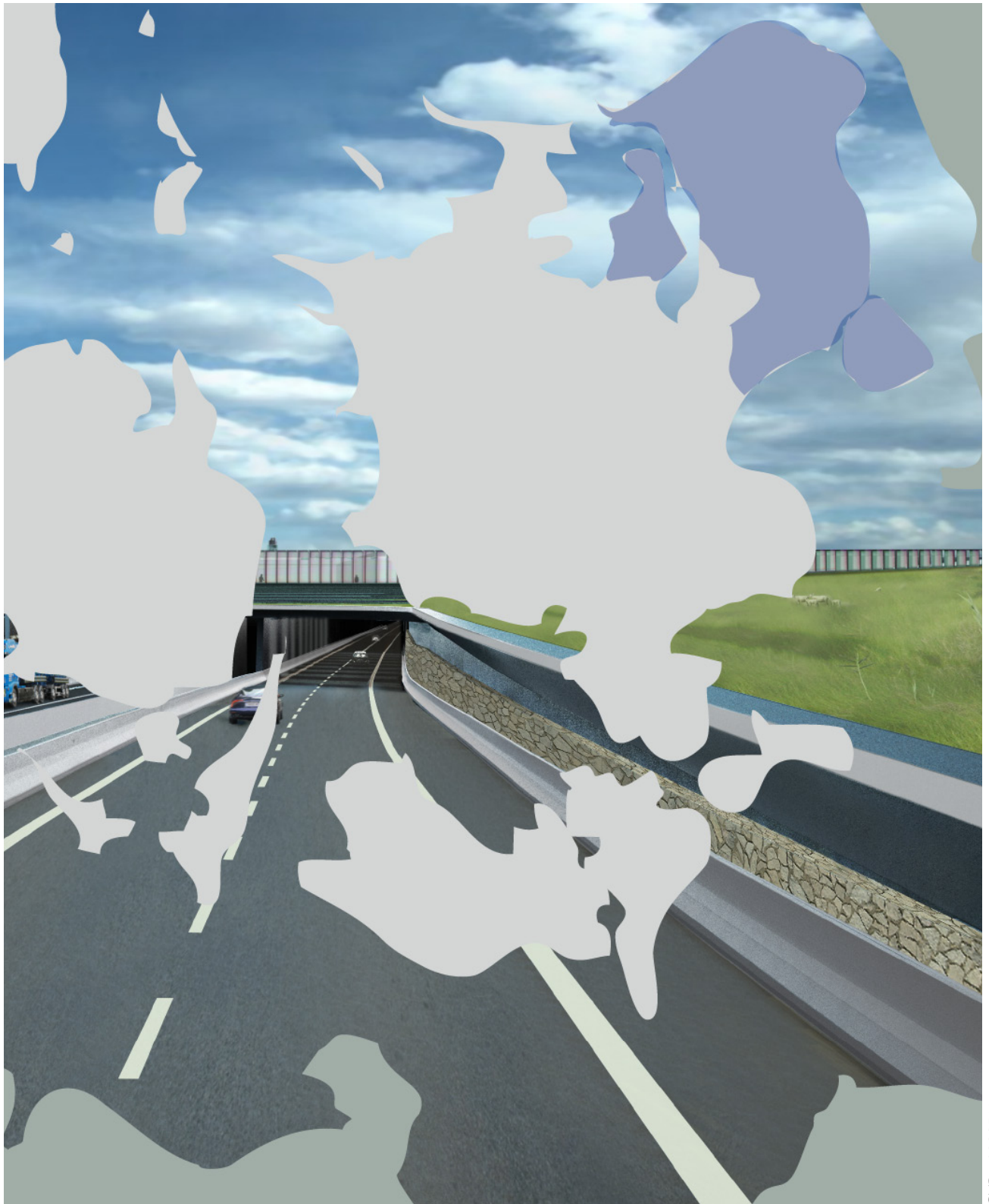


Femern Bælt forbindelsens betydning for vækst i Hovedstadsregionen

Januar 2013



CVR 48233511

Udarbejdet : Ellen Holbek, Martin Elmegaard Mortensen, Ute Stemmann, Anne Tanderup
Kontrolleret : Henrik Tornblad
Godkendt : Brian Gardner Mogensen

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
1 SAMMENFATNING	4
1.1 Metode	4
1.2 Begreber anvendt i rapporten	4
1.3 Vækst i fremstillingserhvervet er betinget af den fremtidige mer-eksport	5
1.4 Ingen synlig effekt for bygge- og anlægserhvervet	6
1.5 Markant vækst i turismeerhvervet	7
1.6 Omsætningstab for detailhandlen	7
1.7 Ingen effekt for Copenhagen Malmö Port	8
1.8 Moderat stigning i godsomsætning i Høje Taastrup TransportCenter	8
1.9 Nyt potentielt marked for Københavns Lufthavn i Nordtyskland på 850.000 nye kunder	8
2 INDLEDNING	10
3 TRAFIKALE KONSEKVENSER	12
3.1 Region Hovedstadens placering i de internationale transportkorridorer	12
3.2 Overvejelser om den faste forbindelse over Femern Bælt i relation til Region Hovedstaden	13
3.3 Dagens transportmønstre med relation til Region Hovedstaden	14
3.4 Tilgang til fremskrivning af trafikken over Femern Bælt	16
3.5 Konsekvenserne af en fast forbindelse over Femern Bælt	17
3.6 Trafikale konsekvenser for Region Hovedstaden	20
4 GENEREL ERHVERVSDEL	23
4.1 Region Hovedstadens udvikling	23
4.2 Fremstillingserhverv	27
4.3 Detailhandlen	29
4.4 Bygge- og anlægserhverv	30
4.5 Turisme	32

5	KOBLING AF DE TRAFIKALE EFFEKTER OG DE SAMFUNDSMÆSSIGE KONSEKVENSER	38
5.1	Input-output modellen	38
5.2	Fremstillingserhverv	39
5.3	Detailhandel	40
5.4	Bygge- og anlægserhverv	41
5.5	Turisme	42
6	RESULTATERNE FOR BEREKNINGERNE I INPUT- OUTPUT MODELLEN	44
6.1	Fremstillingserhverv	44
6.2	Bygge- og anlægserhverv	44
6.3	Turisme, bane og vej	45
7	CASEUNDERSØGELSER	47
7.1	Case 1: Copenhagen Malmö Port (CMP)	47
7.2	Case 2: Høje Taastrup TransportCenter (HTTC)	50
7.3	Case 3: Københavns Lufthavn (CPH)	53
8	PERSPEKTIVERING OG ANBEFALINGER	58
8.1	Fremstillingserhverv	58
8.2	Detailhandel	59
8.3	Bygge- og anlægserhverv	59
9	KILDER	61
10	BILAG	64
10.1	Interviewliste	64
10.2	Konkretisering af tilgang til fremskrivningen af de trafikale tal og effekterne af den faste Femern Bælt-forbindelser	64
10.3	Transittrafik i 2030 på vej og bane	66
10.4	Landsdele i Region Hovedstaden	67
10.5	Udvikling i antallet af overnatninger i Region Hovedstaden	68

10.6	Arbejdskraftbalance i Region Hovedstaden og Region Sjælland	69
10.7	Tilgang til fremskrivning af turismen i Region Hovedstaden	70
10.8	Beskæftigelsesmæssige effekter - Fremstillingserhverv	71
10.9	Omsætningsmæssige effekter - Turismeerhverv	72
10.10	Resultaterne af input-output modellens beregninger på turismeområdet fordelt på bane og vej	74

1 SAMMENFATNING

Hvis alt går vel er en fast Femern Bælt-forbindelse mellem Danmark og Tyskland en realitet i 2021. Det betyder samtidig, at trafikstrømmene vil ændre sig markant, hvilket vil påvirke den fremtidige vækst i Region Hovedstaden.

Grontmij har analyseret den faste Femern Bælt-forbindelses konsekvenser i forhold til ændrede trafikstrømme og deres betydning for vækst i Hovedstadsregionen i 2030.

Analysen fokuserer på en række udvalgte brancher og cases:

Brancher:

- Fremstilling
- Detailhandel
- Bygge og anlæg
- Turisme

Cases:

- Copenhagen Malmö Port
- Høje Taastrup Transportcenter
- Københavns Lufthavn

1.1 Metode

Rapporten anvender de ændrede trafikstrømme der forventes som følge af en fast Femern Bælt-forbindelse mellem Danmark og Tyskland. De ændrede trafikstrømme tager udgangspunkt i FTC's officielle prognose fra 2003, hvorefter denne suppleres med nyere data og prognoser (se afsnit 3.4). Trafikstrømmene er således fremskrevet til 2030, hvor det forventes at trafiktilpasningen har fundet sted.

Effekterne af disse ændrede trafikstrømme beregnes ved en såkaldt input-output model udviklet af Syddansk Universitet, der er tilpasset Region Hovedstaden. Denne model betegnes som en regionaliseret model da denne er opdelt i regionale koefficienter (Se kapitel 5). For at beregne effekterne tager modellen udgangspunkt i en række branchespecifikke faktorer, som er baseret på data fra Danmarks Statistik. Disse faktorer beskriver effekten af de udvalgte erhvervs betydning for regionens beskæftigelse, indkomstdannelse og skattegrundlag.

Foruden de direkte beskæftigelseseffekter for de udvalgte brancher inkluderes også afledte effekter, der opgøres som indirekte og inducerede beskæftigelseseffekter. I Tabel 1 defineres begreberne nærmere.

1.2 Begreber anvendt i rapporten

Begreb	Definition
Direkte Arbejdspladser	De nye arbejdspladser, som skabes i Region Hovedstaden
Indirekte Arbejdspladser	De nye arbejdspladser, som skabes hos underleverandører m.v. i Region Hovedstaden.

Inducerede Arbejdspladser	De nye arbejdspladser som skabes når medarbejdere hos virksomheder i Region Hovedstaden og hos underleverandørerne bruger deres indkomst i f.eks. supermarkeder, detailhandel, osv.
Indkomstskabelse	Dækker over begrebet bruttoværditilvækst, som beskriver den værditilvækst, der skabes af virksomhedernes aktiviteter efter at udgifter til produktionsinput (gælder ikke arbejdskraft) er fratrasket.
Skatteindtægt	Den skattebetaling som medarbejderne på arbejdspladserne betaler i kommuneskatter til deres respektive bopælskommuner i Region Hovedstaden.
Produktionsværdi	Den samlede værdi der skabes i produktionen.

Tabel 1. Oversigt og definition over anvendte begreber. Kilde: Grontmij

Analysens hovedkonklusioner sammenfattes nedenfor.

1.3 Vækst i fremstillingserhvervet er betinget af den fremtidige mer-eksport

Fremstillingserhvervet i Hovedstadsregionen kan opleve en potentiel vækst med den faste Femern Bælt-forbindelses realisering. Dette afhænger dog af den mer-eksport, branchen som nettoeffekt vil opleve som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse.

Der foreligger ingen klar opgørelse over, hvordan de fremtidige godstransporter over en fast Femern Bælt-forbindelse vil fordele sig på hhv. eks- og import, hvorfor det er valgt at udregne den potentielle marginale effekt pr. 1 mio. kr. mer-eksport.

Resultater for fremstillingserhverv	Resultat pr 1 mio. kr. mer-eksport i 2030 (priseniveau 2010)
Beskæftigelse (antal)	1,3
Bruttoværditilvækst (mio. kr.)	0,8
Skatter (mio. kr.)	0,2
Produktionsværdi (mio. kr.)	2,1

Tabel 2. De samlede direkte, indirekte og inducerede effekter pr. 1 mio. kr. mer-eksport inden for fremstillingserhvervet i 2030.

Resultaterne af de marginale beregninger fremgår af Tabel 2. Resultaterne er estimeret i input-output modellen og er opgjort som ændringerne i beskæftigelse, bruttoværditilvækst, produktionsværdi og skatteindtægter for Region Hovedstaden. De dækker over de direkte, indirekte og inducerede effekter. Som det fremgår af Tabel 2 vil 1 mio. kr. mer-eksport fra Region Hovedstaden betyde en beskæftigelsesforøgelse på over 1 person pr. mio. mer-eksport. Dog må disse resultater tolkes varsomt da modellen ikke er tiltænkt til at beregne marginal effekter.

Den potentielle vækst i fremstillingserhvervet afhænger af forholdet mellem importen og eksporten. Eksisterende rapporter (se afsnit 8.1) peger på at Sjælland og Østdanmark formentlig må forvente et tab på eksportmarkedet som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse. Såfremt Region Hovedstaden skal opleve fordele af en fast Femern Bælt-forbindelse, vil dette kræve tiltag der skal ændre import/eksport balancen og dermed øge eksporten i fremstillingserhvervene. Staten, Region Hovedstaden og kommunerne kan således bidrage til at skabe gunstige rammevilkår for fremstillingserhvervet, således mulighederne forbedres for en forøgelse af eksporten til Tyskland.

1.4 Ingen synlig effekt for bygge- og anlægserhvervet

Bygge- og anlægserhvervet i Hovedstadsregionen vil ikke opleve nogen synlig effekt på tilgængeligheden af arbejdskraft som følge af en fast Femern Bælt-forbindelse. Pendlingen som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse vil ikke ændres markant (se afsnit 4.4.3). Alt i alt vil det samlede antal af mer-pendlere fra Tyskland til Region Hovedstaden inden for bygge- og anlægserhvervet i 2030 resultere i en beskæftigelsesforøgelse på i alt 15 personer, hvilket ikke giver nævneværdige afledte økonomiske effekter.

Tabel 3 viser de afledte økonomiske effekter. Som det fremgår, vil bruttoværditilvæksten som følge af den øgede pendling til Region Hovedstaden kunne betyde en bruttoværditilvækst på 7,3 mio. kr.

Resultater for bygge og anlæg	Resultat for 2030 (prisniveau 2010)
Beskæftigelse (antal)	15
Bruttoværditilvækst (mio. kr.)	7,3
Skatter (mio. kr.)	2,1
Produktionsværdi (mio. kr.)	14,2

Tabel 3. De samlede direkte, indirekte og inducerede effekter indenfor bygge- og anlægserhvervet i 2030.

Såfremt en harmonisering af det danske og tyske arbejdsmarked måtte se dagens lys efter realiseringen af en fast Femern Bælt-forbindelse, må det forventes at flere fra Østdanmark vil pendle til Tyskland og omvendt. Bygge- og anlægserhvervet er karakteriseret ved en stor andel faglært arbejdskraft. Vælger flere faglærte at pendle til Tyskland kan Region Hovedstaden opleve et problem med at tiltrække faglært arbejdskraft. Det er der dog ikke noget, der tyder på med den nuværende udvikling.

Region Hovedstaden kan dog arbejde på at gøre det attraktivt for pendlere at bo i Tyskland og arbejde i Danmark, således at Region Hovedstaden ikke mister den nødvendige arbejdskraft der vil mangle i fremtiden. Sammen med den tyske Bundestag og det danske Folketing skal der således skabes gode rammebetingelser.

1.5 Markant vækst i turismeerhvervet

En fast Femern Bælt-forbindelse vil have en markant effekt på turismeerhvervet i Hovedstadsregionen. Som det fremgår af Tabel 4 forventes Region Hovedstaden at imødesee en vækst på flere end 1000 nye arbejdspladser og en bruttoværditilvækst på 400 mio. kr. (2010 priser).

Resultater for turisme	Resultat for 2030 (prisniveau 2010)
Beskæftigelse (antal)	1.029
Bruttoværditilvækst (mio. kr.)	402
Skatter (mio. kr.)	124
Produktionsværdi (mio. kr.)	795

Tabel 4. De samlede direkte, indirekte og inducerede effekter for turismeerhvervet i 2030.

Beregninger viser, at Region Hovedstaden som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse kan forvente ca. 531.000 mer-overnatninger, hvilket med et gennemsnitsforbrug på 466 kr./døgn vil føre til en meromsætning på over 247 mio. kr. i turismeerhvervet i 2030.

Yderligere fremgår det i nærværende rapport (se afsnit 7.1) at krydstogsturismen er i udvikling og at den faste Femern Bælt-forbindelse kan være medvirkende til øget kundepotentiale, dog med øget konkurrence fra Hamborg og Kiel.

Den faste Femern Bælt-forbindelse forventes således at skabe et nyt markedspotentiale for turister især i København, hvor det forventes at citybreaks og erhvervsturismen vil stige. Dog må det også forventes at konkurrencen til Hamborg skærpes da denne ligesom København er mindre sæsonafhængig end andre regioner og allerede har en høj andel af erhvervsturisme.

1.6 Omsætningstab for detailhandlen

En fast Femern Bælt-forbindelse forventes at øge grænsehandlen mellem Tyskland og Danmark ved Femern Bælt-korridoren betydeligt. Det bliver, alt andet lige, nemmere for danskere at tage en tur til f.eks. Puttgarden eller Lübeck, hvor priserne i detailhandlen er lavere end i Danmark. Det vil primært gøre sig gældende i nærområdet (Lolland- Falster og Sydsjælland), men det vil også kunne mærkes i Hovedstadsregionen.

Med udgangspunkt i erfaringsstudier fra SDU (Syddansk Universitet) forventes det, at detailhandlen vil få et omsætningstab på 2 % for alle varetyper (undtagen biler) inden for 2 timers kørsel fra grænsen. Omsætningstabets ifølge studiet kan forventes at være hele 6,7 % inden for 1 times kørsel fra grænsen, hvilket dog ikke vil omfatte Hovedstadsregionen.

Omsætningstabets grundt grænsehandel kan afhjælpes ved en prisreduktion på konkurrenceudsatte varegrupper, hvilket er et anliggende for regeringen og Folketinget.

1.7 Ingen effekt for Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port (CMP) vil ikke blive påvirket i form af større omsætning og/eller flere arbejdspladser som følge af en fast Femern Bælt-forbindelse.

Muligvis vil kombigodset (gods der omlades) på bane stige som følge af en fast Femern Bælt-forbindelse. Denne gevinst vil dog i givet fald tilfalde CMP i Malmø, da denne del af virksomheden har en baneterminal.

Krydstogsturismen i den københavnske del af CMP vil formentlig opleve en mindre stigning på grund af det større opland for tiltrækning af krydstogsturister fra Nordtyskland. Det skal dog bemærkes, at der også udbydes krydstogsturisme i både Hamborg og Kiel. Dette potentiale skal i givet fald undersøges nærmere.

1.8 Moderat stigning i godsomsætning i Høje Taastrup TransportCenter

En fast Femern Bælt-forbindelse vil påvirke godsomsætningen, som skal til Sjælland og Region Hovedstaden med større godsmængder. Derfor forventes det også, at Høje Taastrup TransportCenter (HTTC) potentielt vil kunne få andel i håndteringen af de mængder, som ikke skal direkte til kunderne i Region Hovedstaden.

Dog er der tale om en begrænset stigning vejgods på samlet set 110.000 tons gods i 2030, hvoraf en ukendt andel formentlig kan komme via HTTC til videre distribution i Hovedstadsområdet.

Der er en officiel forventning om, at den faste Femern Bælt-forbindelse vil afføde en markant stigning i mængden af jernbanegods, hvoraf hovedparten vil være i transit gennem Danmark. Dog forventes det at 4,7 mio. tons mere gods skal til/fra Hovedstadsområdet via HTTC.

Stigningen forventes at påvirke både omsætningen og beskæftigelsen i HTTC positivt uden at det dog på nuværende tidspunkt kan kvantificeres økonomi og nye arbejdspladser.

1.9 Nyt potentielt marked for Københavns Lufthavn i Nordtyskland på 850.000 nye kunder

Med en fast Femern Bælt-forbindelse vil Københavns Lufthavn (CPH) få mulighed for at tiltrække nye kunder fra Nordtyskland på de ruter, der ikke betjenes af flyselskaber i lufthavnene i Hamborg og Berlin. Det vil primært dreje sig om de lange interkontinentale flyture.

De nye potentielle kunder vil primært være tyskere bosat nord for Hamborg nær Lübeck, svarende til ca. 1 mio. mennesker.

En fast Femern Bælt-forbindelse vil dog samtidig betyde, at Hamborg Lufthavn får mulighed for at tiltrække borgere i Østdanmark på de ruter, der betjenes i Hamborg og ikke i CPH. Det vurderes kun at dreje sig om ca. 150.000 mennesker i den sydlige del af Region Sjælland, som potentielt, grundet sparet rejsetid og økonomi, vil vælge Hamborg fremfor CPH.

Desuden kan den fremtidige lufthavn i Berlin også komme til at udgøre en konkurrent for CPH. Omfanget af konkurrencen vil afhænge af, hvordan lufthavnen udvikles og hvilke ruter, den vil betjene.

Samlet set er det vurderingen, at CPH har mulighed for at tiltrække 850.000 potentielle nye kunder som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse. Såfremt det realiseres vil det svare til mellem 800 og 1300 nye direkte og indirekte arbejdspladser.

2 INDLEDNING

En fast Femern Bælt-forbindelse vil skabe et helt nyt trafikalt alternativ for person- og godstrafik mellem Kontinentaleuropa og Skandinavien. Region Hovedstaden bliver geografisk centralt placeret midt på den nye akse, som opstår med den faste Femern Bælt-forbindelse.

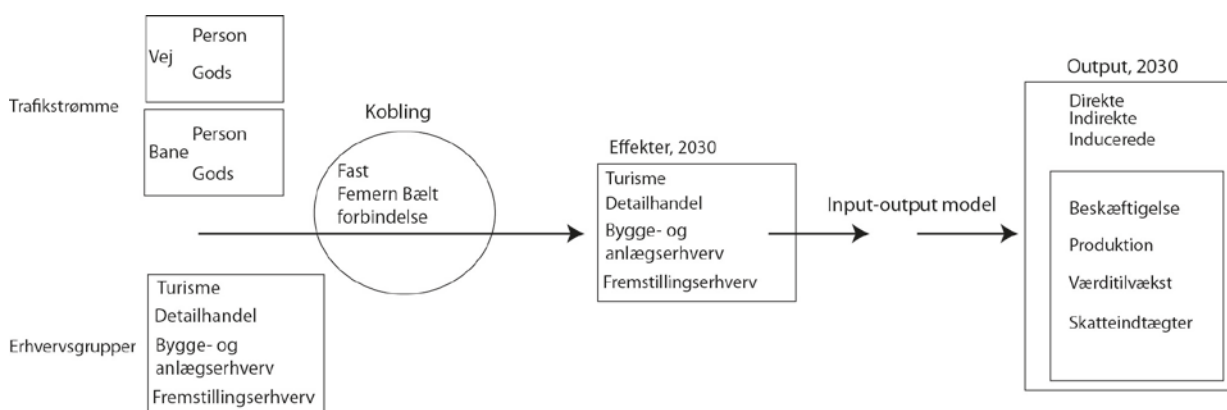
Nærværende analyses fokus er, hvordan trafikstrømmene relateret til Region Hovedstaden vil udvikle sig som følge af en fast Femern Bælt-forbindelse, samt hvilken betydning trafikstrømmene har for væksten i Hovedstadsregionen. Fokus er på udvalgte brancher i Hovedstadsregionen.

Følgende brancher analyseres:

- Fremstillingserhverv
- Bygge og anlæg
- Turisme
- Detailhandel

Brancherne er valgt ud fra en forventning om, at de ændrede trafikstrømme grundet Femern Bælt-forbindelsen vil spille en rolle for væksten i disse brancher.

De direkte konsekvenser, som opstår som følge af ændrede transportmønstre, anvendes i en økonomisk input-output model tilpasset Hovedstadsregionen¹. Modellen benytter input i form af en primæreffekt som ændret beskæftigelse og/eller omsætning i en af de undersøgte brancher og udleder output i form af ændringer i direkte, indirekte og induceret beskæftigelse, produktion, bruttoværditilvækst og skatteindtægter i den øvrige økonomi i regionen. Modellen beskrives nærmere i afsnit 5.1, mens den overordnede tilgang vises i Figur 1.



Figur 1. Tilgang til opgaveløsning. Kilde: Grontmij

¹ Syddansk Universitet (2007)

Analysen kobler den direkte effekt af de trafikale konsekvenser fra åbningen af den faste Femern Bælt-forbindelse på de udvalgte brancher, med relation til Region Hovedstaden til afledte effekter i form af beskæftigelse, produktion, bruttoværditilvækst og skatteindtægter i den øvrige økonomi i regionen.

Udover de ovennævnte brancher ses der nærmere på en fast Femern Bælt-forbindelses betydning for væksten i Hovedstadsregionens transportknudepunkter:

- Copenhagen Malmö Port (CMP)
- Høje Taastrup Transportcenter (HTTC)
- Københavns Lufthavn (CPH)

Rapporten er bygget op således, at de metodiske overvejelser beskrives løbende. Derudover beskriver kapitel 4 de trafikale konsekvenser, kapitel 5 beskriver den generelle erhvervsudvikling i Region Hovedstaden, kapitel 6 beskriver de metodiske overvejelser i forhold til koblingen mellem den trafikale udvikling og den generelle erhvervsudvikling, samt hvilke input, som indgår i input-output modellen. I kapitel 7 præsenteres resultaterne, kapitel 8 omhandler case undersøgelserne og i kapitel 9 perspektiveres resultaterne.

3 TRAFIKALE KONSEKVENSER

De trafikale konsekvenser opgøres, fremskrives og indsnævres til at udgøre det relevante grundlag, som skal bruges i den videre kobling til effekterne for de fire udvalgte erhverv i Region Hovedstaden.

Indledningsvist placeres Region Hovedstaden i forhold til de internationale transportkorridorer, hvorefter de trafikale strømme over Femern Bælt fremskrives og trafikken kortlægges med direkte relation til Region Hovedstaden. Til sidst isoleres effekterne af en fast Femern Bælt-forbindelse frem mod 2030.

3.1 Region Hovedstadens placering i de internationale transportkorridorer

Region Hovedstaden er centralt placeret i forhold til de nuværende internationale transportkorridorer; både transportkorridoren over Storebælt og Øresund, med international vej- og baneforbindelse og transportkorridoren over Femern Bælt.

Desuden har Region Hovedstaden Skandinaviens største lufthavn, både i forhold til passagertal og luftfragtsomsætning og Copenhagen Malmö Port (CMP), som er en af de største havne i Danmark i forhold til godsomsætning.



Figur 2. Internationale godstransportkorridorer i Danmark. Kilde: Transportministeriet (2011).

Figur 2 viser de internationale transportkorridorer i Danmark. Det ses, at Region Hovedstaden har en central position i forhold til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt og andre internationale transportkorridorer.

3.2 Overvejelser om den faste forbindelse over Femern Bælt i relation til Region Hovedstaden

Den faste Femern Bælt-forbindelse betyder, at Region Hovedstaden får en direkte kobling med vej- og banebetjening til Tyskland. Sammenlignet med den hidtil eksisterende færgefri forbindelse over Storebælt, vil den spare trafikanterne for ca. 160 km omvej på strækningen mellem København og Hamborg.

Ved brug af den faste Femern Bælt-forbindelse forventes dermed markante tidsbesparelser for person- og godstrafik, som benytter denne trafikale korridor frem for andre.

3.2.1 Ændringer i transporttid mellem København og Hamborg

For transporttiden over Femern Bælt forventes markante tidsbesparelser for godstransport med jernbane mellem Hamborg og København. Den reelle transporttid kommer dog næppe ned i nærheden af transporttiden med lastbil. I det omfang at ventetid, der er særligt svær at forudse, kan reduceres, betyder reduktion af transporttid på bane dog en relativ forbedring af jernbanens konkurrenceevne. Tabel 5 illustrerer en række transporttidsændringer.

Rejsetid i min. mellem Hamborg og København	Uden en fast Femern Bælt-forbindelse (2015)	Med en fast Femern Bælt-forbindelse (2015***)	Differencen mellem de to scenarier
Passagertog	225	167	-58
Bil	308	235	-73
Banegods, Konventionelt*	2076	1781	-295
Banegods, Kombineret*	1420	1224	-196
Lastbil**	654	612	-42

*Dør-til-dør inkl. Omladning, ventetid mv.

**Dør-til-dør inkl. Omladning, ventetid, Køre-hvile-tid mv.

***Samt alle senere prognoseår

Tabel 5. Rejsetider mellem Hamborg og København, m/u Femern-forbindelse (i min.).
Kilde: FTC-Prognose, Reference Case Report (2003).

Det fremgår, at det meste gods fragtes over Storebælt og Femern Bælt-forbindelsen. Ud fra figuren kan det dog ikke ses, hvor meget af godsmængden som kan relateres til Region Hovedstaden.

Banegods

Banegodstransporten går, i sagens natur, over Fyn via transitkorridoren Storebælt/Sønderjylland.

3.3.2 Persontransport

Vej

Over Femern forbindelsen kører der i dag omtrent 5.460 køretøjer pr. dag, hvilket svarer til ca. 2,0 mio. køretøjer pr. år. Heraf udgør personbiler hovedparten, nemlig 4.415 køretøjer pr. dag svarende til 1,6 mio. pr. år, disse tal fremgår af Tabel 6

Gnm. antal køretøjer pr. dag over Femern	2010
Personbiler	4.415
Busser	82
Lastbiler	963
Total	5.460

Tabel 6. Trafik over Femern Bælt i 2010 pr. dag. Kilde: Femern A/S (2012).

Samtidig fremgår det af tal fra Vejdirektoratet, at hoveddelen af vejtrafikken til/fra udlandet (syd for Danmark) foregår via landegrænsen ved Padborg. Dette vises i Tabel 7. Her fremgår det, at der over den Sydjyske Motorvej vest for Haderslev kører ca. 32.000 køretøjer pr. dag. Hvor der over Rødby-Puttgarden i 2010 kørte omkring 5.500 køretøjer pr. dag.

Trafik på udvalgte strækninger	Køretøjer pr. dag
Kolding - Landegrænsen (2010)	
Sydjyske Motorvej, ved Frøslev	16.264
Sydjyske Motorvej, vest for Haderslev	31.809
Færgeforbindelser (2010)	
Rødby-Puttgarden	5.460
Gedser-Rostock	972
Helsingør-Helsingborg	5.793

Tabel 7. Trafik ved udvalgte snit på vejnettet i Danmark samt udvalgte færgeforbindelser (køretøjer pr. dag). Kilde: www.vd.dk

Bane

For banetrafikken gælder, at den største del af den internationale passagertrafik mellem Danmark og landene syd for Danmark i dag går via den dansk-tyske grænse ved Padborg, jf. Tabel 8. Her fremgår det at 420.000 passagerer rejste over Padborg i 2010, og 309.000 passagerer rejste via Femern Bælt i 2010.

1000 togpassagerer pr. år via Femern eller Sønderjylland	2010
Over Femern Bælt, i alt	309

-heraf til Østdanmark	306
-heraf til Vestdanmark	1
-heraf til Sverige	2
Over Padborg, i alt	420
-heraf til Østdanmark	45
-heraf til Vestdanmark	375
Til/fra Bornholm	153
Total	883

Tabel 8. International passagertrafik via Femern og Sønderjylland i 2010. Kilde: Trafikstyrelsen (2012).

Næsten al trafik over Femern Bælt er til eller fra Østdanmark. Uden at det er nærmere specificeret i tabellen, kan det i overensstemmelse med opgørelser fra den oprindelige FTC-prognose (2003) siges, at hovedparten heraf er til/fra Region Hovedstaden.

3.4 Tilgang til fremskrivning af trafikken over Femern Bælt

Trafikkens fremskrivning tager udgangspunkt i den officielt gældende prognose fra FTC³ (2003). I FTC's rapport anvendes situationer uden en fast Femern Bælt-forbindelse (Reference Case B) samt en situation med den faste Femern Bælt-forbindelse (Base Case B). Begge scenarier anvender åbningsåret 2015 jf. FTC (2003).

Da åbningsåret har rykket sig siden FTC's analyse blev foretaget, skal der kompenseres herfor, hvorfor også andre prognoser anvendes. Femern A/S finansielle analyse anvender åbningsåret (2021) og en 5 årig indfasningsperiode for de trafikale ændringer⁴. Der tages afsæt i det officielt gældende prognosescenario Base Case B (fra 2003) og der benyttes derudover følgende forudsætninger for den finansielle analyse fra 2012. Forudsætningerne for trafikfremskrivningen er præsenteret i Tabel 9.

Forudsætning	
Åbningsåret for fast forbindelse	2021
Vækst i færgetrafikken for årene frem til åbning i 2021	2,3 % p.a.
Trafikvækst i de første 5 år efter åbning	1,7 % p.a.
Vækst i togtrafik for det oprindelige planlagte åbningsår (2015) og det rykkede åbningsår (2021)	Ingen ændring
Trafikspring for biltrafik	40 %
Tid for indfasning af det fulde trafikspring for biler	5 år
Tid for indfasning af det fulde trafikspring inkl. de tyske landanlæg og togene ⁵	7 år efter åbningsåret

Tabel 9. Tabel over anvendte forudsætninger fra den eksisterende viden.

Dermed bygger den finansielle analyse videre på FTC's prognose, men i beregningerne er trafikken reduceret i de første 5 år efter åbningen grundet indfasningsperioden for det fulde trafikspring.

³ Fehmarnbelt Traffic Consortium

⁴ www.femern.dk/forside/okonomi/trafikprognose

⁵ I nærværende rapport anvendes år 2030 som reference- og beregningsår, da de tyske landanlæg først kontraktligt er forpligtet til at stå færdig 7 år efter åbningsåret, hvorfor de fulde trafikale konsekvenser først forventes at kunne indfases herefter.

Da den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at åbne i 2021 og effekterne af denne åbning først forventes at indtræde fuldt efter de tyske landanlæg står færdige (2028), er det valgt at fremskrive trafiktallene til 2030, jf. fodnote 5.

Det skal endvidere nævnes, at da den finansielle prognose fra Femern A/S (2012) ikke specificerer en opdateret fremskrivning for en situation uden en fast Femern Bælt-forbindelse (Reference Case B) og en situation med en fast Femern Bælt-forbindelse (Base Case B) samt de øvrige korridorer, antages det, at relationen til de trafikale forhold i Femern-korridoren i "Base Case B" og "Reference Case B" er den samme som i 2015⁶.

Den konkrete tilgang til fremskrivningen af trafikken til henholdsvis 2021 og 2030 er opdelt i to trin og uddybes for både passager- og godsudvikling i bilag 10.2. Resultaterne vises i følgende afsnit.

3.5 Konsekvenserne af en fast forbindelse over Femern Bælt

Resultaterne af de trafikale fremskrivninger præsenteres i nærværende afsnit og de forventede ændringer fra den faste forbindelse over Femern Bælt i 2030 vurderes. Alle resultaterne bygger på antagelserne og data som er opridset i afsnit 3.4 og afsnit 10.2.

3.5.1 Persontransport

Tabel 10 viser resultaterne for det årlige passagertal i korridorerne fordelt på antal passagerer, der transporteres med bane og antal personbiler på de enkelte korridorer.

⁶ I fremskrivningen af trafikken på de øvrige korridorer (fra 2025 – 2030) er forholdet mellem trafikken på dem og over Femern Bælt holdt konstant. Der er dermed ikke lavet særskilte antagelser for fremskrivningen af trafikken på disse. For en uddybet diskussion af effekterne på de andre korridorer, se f.eks. s. 11 i IBU's projekt (2010) "Freight transport forecast for 2020 and 2030 using the modelling tool GORM".

Fremskrivning til 2030 (Trafik pr. år)	1.000 Passagerer		1.000	
	Total	Bane	Biler	Biler (fordeling)
Uden en fast Femern forbindelse (Reference Case B)				
Norway/Sweden-Jylland	1.534	23	462	8,7%
Oslo/Göteborg-Germany	1.639	0	315	5,9%
Fehmarn Belt	9.334	686	2.411	45,2%
Other Denmark-Germany	2.790	470	592	11,1%
Sweden-Germany	4.320	127	1.201	22,5%
Denmark/Sweden-Poland	1.479	0	351	6,6%
Total	21.096	1.306	5.331	100,0%
Med en fast Femern forbindelse (Base Case B)				
Norway/Sweden-Jylland	1.228	0	388	6,7%
Oslo/Göteborg-Germany	1.479	0	275	4,7%
Fehmarn Belt	12.038	1.613	3.584	61,9%
Other Denmark-Germany	2.344	19	362	6,3%
Sweden-Germany	3.286	24	834	14,4%
Denmark/Sweden-Poland	1.468	0	347	6,0%
Total	21.843	1.656	5.790	100,0%
Differencen mellem de to ovenstående scenarier				
Norway/Sweden-Jylland	-306	-23	-73	-1,9%
Oslo/Göteborg-Germany	-160	0	-40	-1,2%
Fehmarn Belt	2.704	927	1.173	16,7%
Other Denmark-Germany	-446	-451	-230	-4,8%
Sweden-Germany	-1.034	-103	-367	-8,1%
Denmark/Sweden-Poland	-11	0	-4	-0,6%
Total	747	350	459	0,0%

Kilde: FTC-prognose (2003), egne beregninger.

* Der er forsimpelt antaget, at relationen Reference/Base Case er den samme som i den oprindelige prognose for 2015. Samtidig er der for Base Case B antaget, at de øvrige korridorer udvikler sig relativt set til Femern-korridoren, således at relationen i 2015 bibeholdes.

Tabel 10. Persontransport i forskellige korridorer mellem Skandinavien/Danmark og kontinentet.

Af Tabel 10 fremgår det, at over 60 % af den samlede persontransport i korridorerne forventes over den faste Femern Bælt-forbindelse i 2030⁷. Differencen i antallet mellem den angivne bane- og biltrafik er en kombination af bustrafik og gående⁸, hvorfor den samlede persontransport over den faste forbindelse ikke kan oplyses med sikkerhed her.

Bortset fra væksten i den samlede trafik, som er større i de oprindelige beregninger fra 2003, hvorfor resultaterne bør fortolkes forsigtigt, er særligt passagervæksten på bane i 2030 iøjnefaldende.

⁷ Antallet af personer over den faste forbindelse kan fås ved at gange belægningsgraden på hhv. bane og biler.

⁸ Analysen er fra dengang man antog, at den faste Femern Bælt-forbindelse skulle være en bro.

3.5.2 Godstransport

Tabel 11 viser resultaterne for den årlige godstransport i korridorerne. Mest iøjnefaldende er den forventede mængde banegodstransport i Femern Bælt-korridoren. Det ses, at der forventes et markant skifte, både i absolutte tal og som andel af den samlede forventede godstransport over korridoren.

Fremskrivning til 2030 (Trafik pr. år)	1000 ton			Andel af tons		1.000	
	Lastbiler	Bane	Sum	Lastbiler	Bane	Lastbiler	Antal tog
Uden en fast Femern forbindelse (Reference Case B)							
Norway/Sweden-Jylland	2.967	0	2.967	100%	0%	178	0
Oslo/Göteborg-Germany	4.415	0	4.415	100%	0%	278	0
Fehmarn Belt	8.550	0	8.550	100%	0%	535	0
Other Denmark-Germany	2.060	0	2.060	100%	0%	130	0
Sweden-Germany	24.023	3.823	27.846	86%	14%	1.672	6.135
Denmark/Sweden-Poland	3.571	0	3.571	100%	0%	223	0
Total	45.587	3.823	49.410	92%	8%	3.016	6.135
Med en fast Femern forbindelse (Base Case B)							
Norway/Sweden-Jylland	2.877	0	2.877	100%	0%	174	0
Oslo/Göteborg-Germany	4.283	0	4.283	100%	0%	271	0
Fehmarn Belt	9.244	15.321	24.565	38%	62%	580	28.470
Other Denmark-Germany	1.904	0	1.904	100%	0%	119	0
Sweden-Germany	23.370	4.911	28.282	83%	17%	1.636	7.514
Denmark/Sweden-Poland	3.464	0	3.464	100%	0%	218	0
Total	45.142	20.232	65.374	69%	31%	2.998	35.984
Differencen mellem de to ovenstående scenarier							
Norway/Sweden-Jylland	-90	0	-90	-	-	-4	0
Oslo/Göteborg-Germany	-132	0	-132	-	-	-8	0
Fehmarn Belt	694	15.321	16.015	-	-	45	28.470
Other Denmark-Germany	-157	0	-157	-	-	-10	0
Sweden-Germany	-653	1.088	435	-	-	-36	1.379
Denmark/Sweden-Poland	-108	0	-108	-	-	-5	0
Total	-445	16.409	15.964	-	-	-18	29.849

Kilde: FTC-prognose (2003), egne beregninger.

* Der er forsimplet antaget, at relationen Reference/Base Case er den samme som i den oprindelige prognose for 2015. Samtidig er der for Base Case B antaget, at de øvrige korridorer udvikler sig relativt set til Femern-korridoren, således at relationen i 2015 bibeholdes.

Tabel 11. Godstransport i forskellige korridorer mellem Skandinavien/Danmark og kontinentet.

De estimerede mængder af godstransport bør også fortolkes forsigtigt, da fremskrivningen i de øvrige korridorer til 2030, uden en samlet opdatering af den officielle prognose, er baseret på nogle forsimplede antagelser⁹.

⁹ Se FTC (2003) for metoden til beregning af korridorenes belastning

3.6 Trafikale konsekvenser for Region Hovedstaden

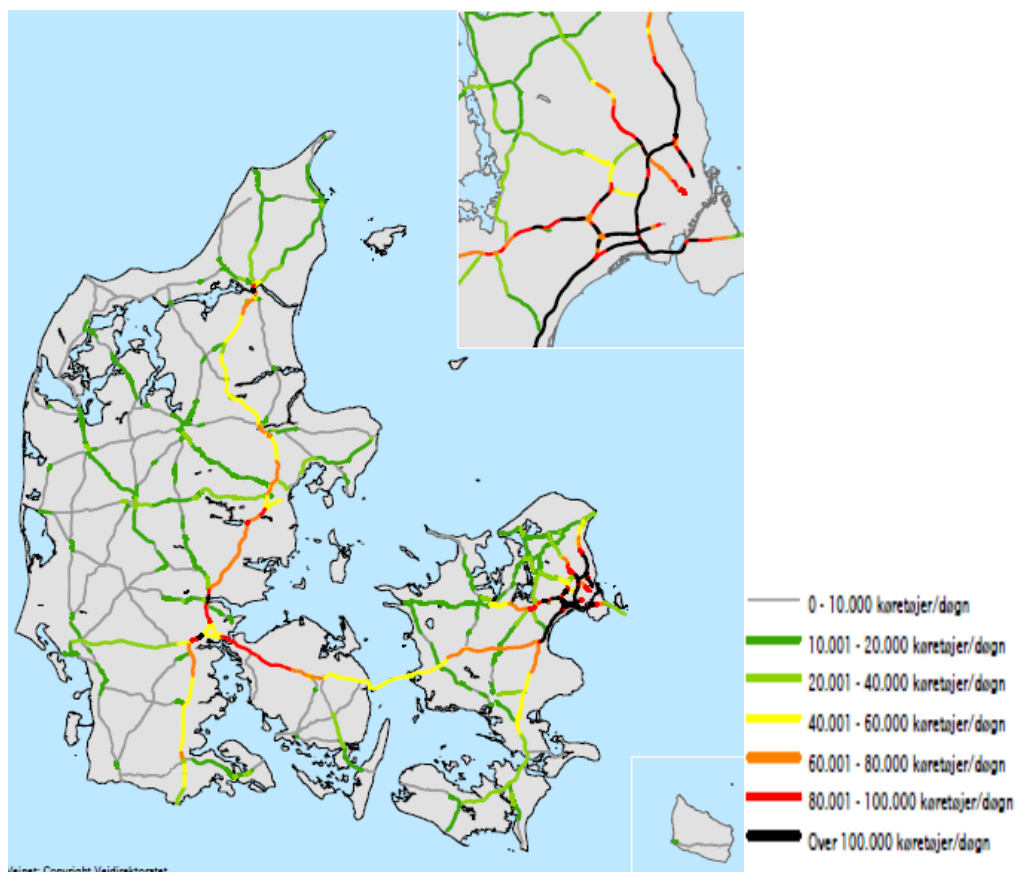
Som udgangspunkt kan konsekvenserne af en fast Femern Bælt-forbindelse for Region Hovedstaden ikke direkte aflæses fra de officielle prognoser. Derfor er det nødvendigt at indsnævre de trafikale konsekvenser til dem, som direkte kan relateres til Region Hovedstaden.

Dette gøres ud fra nuværende tendenser og en række antagelser og observationer, hvorfor de skal tolkes med forsigtighed. I det følgende vil der undervejs blive refereret til ovenstående Tabel 10 og Tabel 11.

3.6.1 Persontransport

Vej

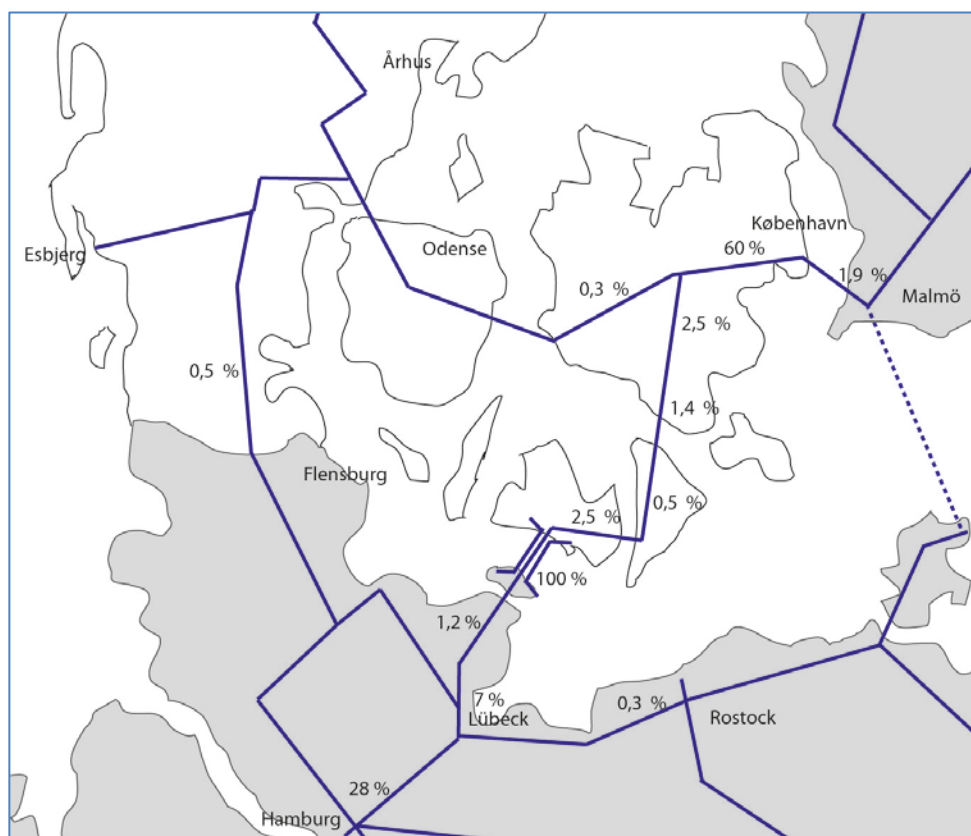
Danmarks TransportForskning har foretaget en fremskrivning af ÅDT-tallene (Årsdøgntrafik) til 2030. Dog foreligger der ingen klar opgørelse over forgreningen af personbiltrafikken over Femern Bælt. I Figur 4 vises en fremskrivning af trafikken, hvor der er anvendt en 2,1 % vækstrate p.a. fra 2005 – 2030.



Tallene giver en god indikation af den trafikale belastning i fremtiden, som for Sjælland primært vil være omkring Hovedstaden, men den forholder sig ikke decideret til den faste Femern Bælt-forbindelse og til trafikken med relation til Region Hovedstaden.

Bane

Antallet af passagerer over Femern Bælt i 2030 med relation til Region Hovedstaden er opgjort i FTCs prognose i 2003.



Figur 5. Illustration af fordelingen for på- og afstigning af passagerer i forhold til den faste forbindelse over Femern Bælt. Kilde: FTC (2003) og Grontmij

Det ses, at langt størstedelen af togpassagerer forventes at stige på/af i København, hvor ca. 60 % af passagerene forventes enten at stå på eller af, dernæst Hamburg, hvor det forventes at 28 % vil have af- eller påstigning og Lübeck, hvor det forventes at 7 % vil enten stige af eller på. Ud af det samlede antal mer-passagerer over Femern Bælt i 2030 stiger 60 % på/af i København, hvilket svarer til ca. 556.500 passagerer.

3.6.2 Godstransport

Vej

Mængden af mer-gods transporteret på lastbil over den faste Femern Bælt-forbindelse er opgjort i Tabel 11 til at være 694.000 ton.

Den opgjorte mængde af transitgods tager afsæt i Transportministeriets udgivelse (2011), som viser de potentielle godsmængder på vej og bane i 2030 (se bilag 10.3). Her forventes transitgodsmængden på lastbil at være 7,5 mio. ton og med at den samlede mængde vejgods over Femern forventes at være omtrent 9,2 mio. ton er der således 1,7 mio. ton lastbilgods, som kommer til Sjælland, hvilket svarer til ca. 18 % af alt lastbilgodset over den faste Femern Bælt-forbindelse.

Ifølge Tabel 11 er mængden af mer-godstransport på lastbil 694.000 ton i 2030. Antages det, at samme forhold mellem transitgods og gods som bliver på Sjælland gælder for mængden af gods i alt, svarer det til, at 127.000 ton i 2030 skal til/fra Sjælland.

Af denne mængde skal andelen til Region Hovedstaden findes. Hertil benyttes fordelingen mellem eksport til udlandet fra Region Hovedstaden og Region Sjælland (jf. rapporten Regionaløkonomiske perspektiver, 2012). Dette forhold er fremskrevet til 2030 på baggrund af en gennemsnitlig historisk vækstrate. Det forventes dermed, at 87 % af den samlede eksport fra de to regioner vil stamme fra Region Hovedstaden i 2030.

Eksportforholdet antages, på forsimplet vis, også at gælde for mængden af gods på lastbil, hvorfor det forventes at 110.000 ton af det transporterede gods over den faste Femern Bælt-forbindelse vil have relation til Region Hovedstaden.

Bane

Mængden af gods på bane med relation til Region Hovedstaden antages at være den totale mængde gods fratrasket andelen af transitgods, eftersom al banegods på Sjælland skal til Høje Taastrup TransportCenter (HTTC) til videredistribution.

Det forventes, at transittrafikken igennem Region Hovedstaden vil tiltage med den faste Femern Bælt-forbindelse. Ifølge Transportministeriet vil der i 2030 være 10,6 mio. ton transitbanegods gennem korridoren Femern - Sverige.

Jf. ovenstående opgørelse af vejgods anvendes Transportministeriets (2011) opgjorte mængder af de potentielle flows af transitgods i 2030.

Mængder af gods på bane over Femern Bælt i 2030	1000 ton
Total gods over Femern	15.321
Transitgods over Femern Bælt	10.620
Total Banegods til Region Hovedstaden	4.701

Tabel 12. Gods over Femern Bælt i 2030 med relation til Region Hovedstaden. Kilde: Grontmij og Transportministeriet (2011)

Tabel 12 viser opgørelsen af gods på bane over Femern Bælt i 2030, samt mængden i transit. Under antagelsen, at al trafik, som ikke er i transit skal til HTTC, ses det, at ca. 4,7 mio. ton skal til/fra Region Hovedstaden.

4 GENEREL ERHVERVSDEL

Region Hovedstadens generelle udvikling opgøres først for at danne et solidt afsæt for fremskrivningen "alt andet lige" og for at kunne perspektivere de forventede konsekvenser fra den faste forbindelse over Femern Bælt i 2021 og 2030.

Efter det generelle afsnit fokuseres der på brancherne fremstillingserhverv, detailhandel, bygge & anlæg og turisme, da disse udgør de primære input i den videre analyse.

4.1 Region Hovedstadens udvikling

4.1.1 Befolkning

Fremskrivningerne er fra Danmarks Statistik og det fremgår, at der forventes en øget befolkningsvækst for hele regionen. Dog forventes udviklingen på Bornholm¹⁰ at forløbe negativt med et fald på ca. 5.000 borgere i perioden 2012 – 2030.

Befolkningsfremskrivning	2012	2021	2026	2030
Region Hovedstaden, antal borgere	1.714.486	1.832.143	1.889.594	1.931.789

Tabel 13. Befolkningsfremskrivning opgjort for Region Hovedstaden. Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 13 viser, at der for hele regionen forventes en stigning i antallet af borgere på ca. 11 % for perioden 2012 – 2030.

4.1.2 Arbejdsstyrke og beskæftigelsesfrekvens

Arbejdsstyrken i Region Hovedstaden opgøres som befolkningsandelen, der er til rådighed for arbejdsmarkedet¹¹. Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. har udgivet rapporten Regionaløkonomiske perspektiver (2012) om arbejdsmarked- og erhvervsudviklingen frem mod 2024. Denne dokumentationsrapport benyttes i nærværende opgørelse af arbejdsstyrken mv. Yderligere er det antaget, at samme udvikling fra 2018 - 2024 p.a., jf. analysen, vil gøre sig gældende frem til 2030.

Fremskrivning af arbejdsstyrken	2010	2021	2026	2030	Udviklingen 2010 – 2026 (%)	Udviklingen 2010-2030 (%)
Region Hovedstaden	858.147	912.109	939.968	962.867	10	12

Tabel 14. Fremskrivning af arbejdsstyrken i Region Hovedstaden. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m.fl. (2012)

¹⁰ De forskellige landsdele nævnes undervejs, hvor der er forskellige udviklingstendenser i forhold til Region Hovedstaden som helhed, men fremgår ikke af tabellerne. Jf. bilag 10.4 for opdelingen af landsdelene

¹¹ Omfatter de 15-66 årige, som står til rådighed for arbejdsmarkedet. Dem som står udenfor arbejdsmarkedet kan være folk på barsel, personer under uddannelse og permanent tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet. Kilde: Danmarks Statistik

Region Hovedstaden forventes generelt at få en øget arbejdsstyrke i fremtiden, dog med undtagelse af Bornholm og Landsdel Nordsjælland, hvor der forventes en tilbagegang på hhv. -22 % og -1 % fra 2010 til 2030.

På baggrund af arbejdsstyrken kan beskæftigelsesfrekvensen opgøres. Beskæftigelsesfrekvensen angiver andelen af arbejdsstyrken, som er i beskæftigelse.

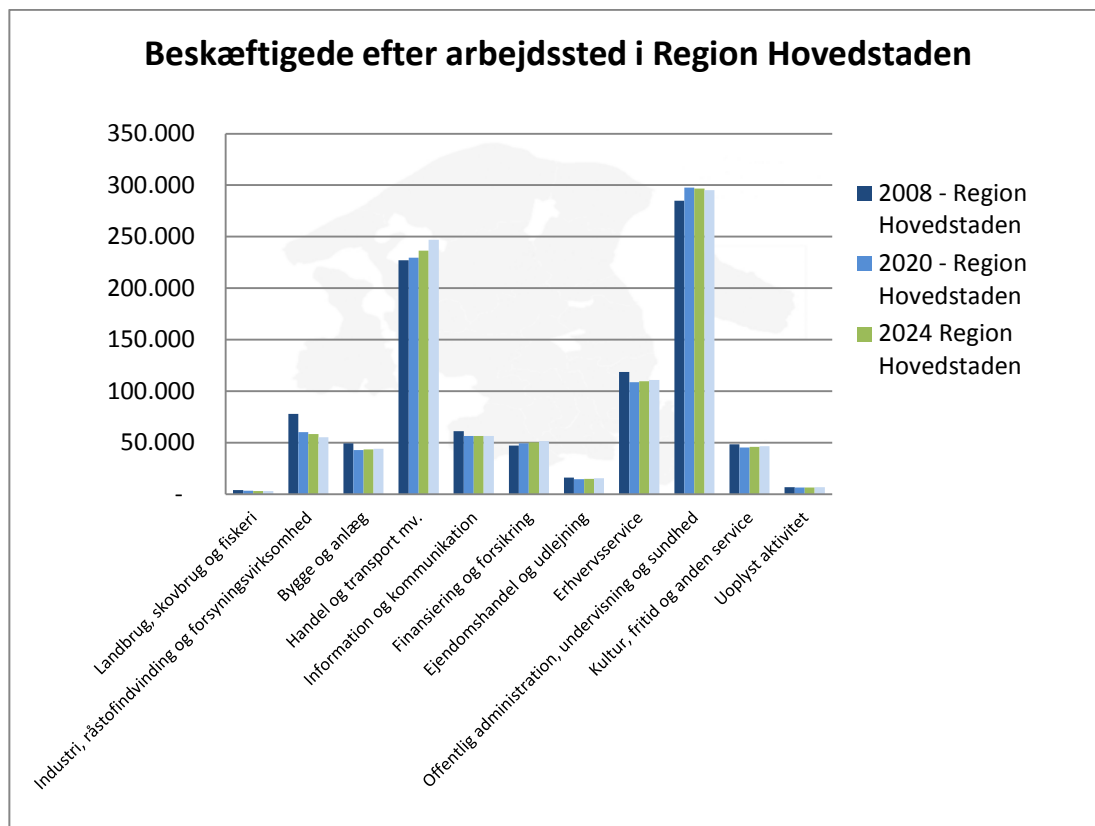
Fremskrivning af beskæftigelsesfrekvensen	2010	2021	2026	2030	Udviklingen 2010 – 2026 (%)	Udviklingen 2010 – 2030 (%)
Region Hovedstaden	96	93	93	92	-3	-4

Tabel 15. Fremskrivning af beskæftigelsesfrekvensen i Region Hovedstaden. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012) og Grontmij.

Tabel 15 viser udviklingen i beskæftigelsesfrekvensen frem til 2030. Det ses, at der generelt forventes at være et fald i beskæftigelsesfrekvensen for hele Region Hovedstaden, hvilket indikerer, at der i fremtiden vil være flere i arbejdsstyrken, som ikke er beskæftigede.

4.1.3 Erhvervsstruktur og udvikling

Fordelingen af de beskæftigede på brancher i Region Hovedstaden er vist i Figur 6. For 2024-2030 er det antaget, at fremskrivningsprocenten følger den, som Center for Regional- og Turismeforskning, CRT, benytter for 2020-2024. Branchefordelingen er i henhold til Danmarks Statistiks branchekode DB07.



Figur 6. Udvikling i antallet af beskæftigede fordelt på brancher i Region Hovedstaden. Kilde: CRT's Basisfremskrivning 2011.

Det fremgår, at der er flest ansat inden for offentlig administration, undervisning og sundhed, samt handel og transport. Industri udgør en relativ lille andel.

Antallet af beskæftigede i industrien i Region Hovedstaden forventes at falde med 29 % fra 2008 – 2030 og bygge- og anlægsbranchen forventes at falde med -11 % fra 2008 – 2030.

4.1.4 Bruttoværditilvækst

Bruttoværditilvæksten udtrykker den produktionsværdi, som virksomhederne skaber efter forbruget i produktionen er fratrasket. Bruttoværditilvæksten udtrykker således den overordnede værdiskabelse.

Fremskrivning af bruttoværditilvækst	2010	2021	2026	2030	Udviklingen 2010 – 2026 (%)	Udviklingen 2010 – 2030 (%)
Region Hovedstaden	491.342	556.526	595.361	628.372	21	28

Tabel 16 Fremskrivning af bruttoværditilvæksten i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Det fremgår af Tabel 16, at Region Hovedstaden forventes at få en øget bruttoværditilvækst frem mod 2030. Den største værditilvækst formodes at blive i København by, hvor udviklingen fra 2010 - 2030 forventes at stige med 38 %. Nordsjælland er den landsdel med mindst vækst, hvor udviklingen forventes at stige med 16 % for hele perioden.

4.1.5 Produktivitet

Produktiviteten er et udtryk for værdiskabelsen pr. arbejdstime. Bruttoværditilvæksten og produktiviteten hænger sammen på den måde, at bruttoværditilvæksten stiger, hvis enten beskæftigelsen eller produktiviteten stiger.

Værdi af produktionen pr. arbejdstime	2010 kr. pr. time	2021 kr. pr. time	2026 kr. pr. time	2030 kr. pr. time	Udviklingen 2010 – 2026 (%)	Udviklingen 2010 – 2030 (%)
Region Hovedstaden	334	364	381	394	14	18

Tabel 17 Værdi af produktionen pr. arbejdstime (kr. pr. time) i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Det fremgår af Tabel 17, at produktiviteten i Region Hovedstaden forventes at stige med omkring 18 % fra 2010 - 2030, hvilket svarer til en stigning på 0,8 % p.a. Yderligere vides det, at Landsdel København by forventes at stige med 19 % fra 2010 - 2030, hvorimod Landsdel Bornholm forventes kun at stige med 14 % fra år 2010 - 2030.

4.1.6 Eksport

Yderligere interessant er det at undersøge eksportandelen i Region Hovedstaden. Af Tabel 18 fremgår det, at der i Region Hovedstaden forventes en stigning på 64 % fra 2010 - 2026 i eksport til udlandet målt i mia. kr., fremskrevet til 2030 vil dette blive til en stigning på 81 %.

Eksport til udlandet	2010 mia. kr.	2021 mia. kr.	2026 mia. kr.	2030 mia. kr.	Udvikling 2010 – 2026 (%)	Udviklingen 2010 – 2030 (%)
Region Hovedstaden	304.144	441.551	499.215	550.723	64	81

Tabel 18 Eksporten til udlandet i mio. kr. i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Det er Landsdel Københavns by og Landsdel Københavns omegn der vil opleve de største stigninger i eksportudviklingen på henholdsvis 89 % og 85 % fra 2010-2030. I Nordsjælland forventes en stigning på 48 % fra 2010 – 2030.

Af Tabel 19 fremgår de 10 mest eksporterende erhverv i Region Hovedstaden. Det fremgår at transport er det mest eksporterende erhverv, og forventes yderligere at stige frem til 2030. Vidensservice er også et vigtigt eksporterhverv i Region Hovedstaden og udgjorde i 2010, 2,2 % af den samlede eksport til udlandet.

Eksport til udlandet fra Region Hovedstaden, fordelt på erhverv	2010	2021	2026	2030	Udvikling 2010-2026 (%)	Udvikling 2010-2030 (%)
Transport	148.263	233.230	269.952	303.450	82	105
Medicinalindustri	23.951	32.813	35.540	37.883	48	58
maskinindustri	12.959	17.322	18.891	20.249	46	56
Elektronikindustri	12.023	17.174	18.948	20.498	58	70
Kemiskindustri	9.839	8.640	8.451	8.302	-14	-16
Engroshandel	9.063	14.298	16.558	18.620	83	105
Energiforsyning	8.861	7.793	7.624	7.490	-14	-15
Føde- drikke- og tobaksvareindustri	8.555	11.657	12.757	13.711	49	60
Vidensservice	5.978	9.837	11.479	12.988	92	117
Finansiering og forsikring	5.626	9.720	11.438	13.029	103	132

Tabel 19 Eksporten til udlandet i mio. kr. i Region Hovedstaden, fordelt på erhverv, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m.fl. (2012)

4.2 Fremstillingserhverv

4.2.1 Kort om fremstillingserhverv

Fremstillingserhverv er i nærværende analyse defineret ud fra Danmarks Statistiks branchebetegnelse industri, der kan opdeles i 13 underbrancher:

- Føde-, drikke- og tobaksvareindustri
- Tekstil- og læderindustri
- Træ- og papirindustri, trykkerier
- Olieraffinaderier mv.
- Kemisk industri
- Medicinalindustri
- Møbel og anden industri mv.
- Plast-, glas- og betonindustri
- Metalindustri
- Elektronikindustri
- Fremstilling af elektrisk udstyr
- Maskinindustri
- Transportmiddelindustri

4.2.2 Beskæftigelse

Jf. Tabel 20 forventes beskæftigelsen i fremstillingserhvervene at falde fra 2010 til 2030 med ca. -33 %.

Beskæftigelse for Fremstilling (antal ansatte)	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	65.355	48.882	43.918

Tabel 20 Beskæftigelse for fremstillingsindustrien i Region Hovedstaden. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Dette har også været tendensen de seneste år, hvorfor trenden anses som plausibel, jf. Danmarks Statistiks opgørelser over antallet af beskæftigede indenfor fremstillingserhvervene.

4.2.3 Bruttoværditilvækst

Bruttoværditilvækst udtrykker, som nævnt, den værdi det pågældende erhverv skaber efter forbrug i produktionen er fratrasket. Produktionen er således et udtryk for den værdi, der skabes i det pågældende erhverv.

Bruttoværditilvækst for fremstilling (mio. kr.)	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	59.902	51.732	53.092

Tabel 21 Bruttoværditilvækst for fremstillingsindustrien i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m.fl. (2012)

Bruttoværditilvæksten kan stige, enten hvis beskæftigelsen eller produktiviteten stiger. Som beskrevet, forventes beskæftigelsen at være aftagende, hvilket resulterer i en forventning om lavere bruttoværditilvækst, hvilket også fremgår af Tabel 21, som viser, at bruttoværditilvæksten forventes at aftage frem mod 2030.

4.2.4 Eksport i fremstillingserhvervene

Region Hovedstadens fremstillingsindustriers eksport udgjorde i gennemsnit 32 % af de samlede fremstillingsindustriers eksport på landsplan i 2010. Dette betyder, at den samlede branchekategori industri, råstofindvinding og forskningsvirksomheder i 2010 i Region Hovedstaden eksporterede for 120 mia. kr.

De fem mest eksporterende undererhverv inden for fremstillingserhvervet i Region Hovedstaden er udvalgt og deres udvikling fremgår af Tabel 22.

Eksport i mio. kr. for fremstilling	2010	2021	2030
Medicinalindustri	23.951	32.813	37.883
Maskinindustri	12.959	17.322	20.249
Elektronikindustri	12.023	17.174	20.498
Kemiskindustri	9.839	8.640	8.302
Føde- drikke- og tobaksvareindustri	8.555	11.657	13.711

Tabel 22 Eksport i mio. kr. fra fremstillingsindustrien i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Medicinalindustrien forventes at blive det fremstillingserhverv, der eksporterer mest i 2030, jf. Tabel 22. Eksporten fra kemisk industri forventes at være aftagende, hvorimod de fire andre industrier forventes at have en positiv fremgang i eksporten til udlandet.

4.3 Detailhandlen

Detailhandel beskriver de erhverv, der videresælger produkter. Betegnelsen inkluderer alt fra en blomsterforretning til større indkøbskæder. I Danmarks Statistik er det ikke muligt at skelne mellem detail- og engroshandel, hvorfor de derfor begge indgår under betegnelsen handel i dette afsnit.

4.3.1 Beskæftigelse

Som det fremgår af Tabel 23 forventes beskæftigelsen indenfor handel at stige fra 2010 til 2030 i Region Hovedstaden med ca. 11 %.

Beskæftigelse for handel (antal ansatte)	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	131.651	139.378	147.142

Tabel 23 Beskæftigelse for handel i Region Hovedstaden. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012), Danmarks Statistik og Grontmij.

Da rapporten Regionaløkonomiske perspektiver (2012) ikke inkluderer alle beskæftigede indenfor handel er tal fra Danmarks Statistik anvendt som afsæt for fremskrivningen.

4.3.2 Bruttoværditilvækst

Som det fremgår fra Tabel 24, forventes bruttoværditilvæksten at stige betydeligt frem til 2030. Tallene er baseret på udregninger fra CRT foretaget for Grontmij i 2011. I fremskrivningerne fra CRT er handel inkluderet i branchen handel, transport mv. For at isolere branchen handel har det derfor været nødvendigt at opdele CRT's branchekategori.

Bruttoværditilvækst for handel (Mio. kr.)	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	81.313	129.263	200.431

Tabel 24 Bruttoværditilvækst for handel i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: CRT (2011), Danmarks Statistik og Grontmij

Dette er gjort ved hjælp af en fordelingsnøgle baseret på beskæftigelsen inden for de forskellige erhverv. Tallene må derfor tolkes med varsomhed, da disse er opgjort ud fra denne fordelingsnøgle, jf. Danmarks Statistik.

4.3.3 Produktion

Produktionen er udregnet på samme måde som bruttoværditilvæksten og må derfor tolkes varsomt. Dog fremgår det af Tabel 25, at produktionen indenfor handel forventes at stige, hvilket indikerer, at der generelt forventes en positiv fremgang indenfor handelserhvervet.

Produktionen for handel (Mio. kr.)	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	253.096	380.128	580.910

Tabel 25 Produktionen for handel i Region Hovedstaden, prisindeks 2010. Kilde: CRT (2011), Danmarks Statistik og Grontmij

Generelt for handelserhvervet fremgår det, at der forventes en positiv fremgang frem til 2030 alt andet lige.

4.4 Bygge- og anlægserhverv

Nærvende afsnit beskriver tendenserne for bygge og anlæg. Der tages udgangspunkt i Region Hovedstaden og Region Sjælland, da disse to regioner forventes at have en udveksling af arbejdskraft og da Region Sjælland forventes at være det arbejdsmarked, som umiddelbart vil kunne blive påvirket af en fast Femern Bælt-forbindelse.

Desuden belyses konsekvenserne af den faste Femern Bælt-forbindelse for pendlingsmønsteret mellem Region Sjælland, Region Hovedstaden og pendling til Tyskland.

4.4.1 Beskæftigelse

Bygge- og anlægserhvervet i Region Hovedstaden er afhængig af arbejdskraft fra Region Sjælland, hvorfor den forventede udvikling af beskæftigelsen i bygge- og anlægsbranchen i begge regioner frem til 2030 undersøges.

Fra Tabel 26 fremgår det, at beskæftigelsen indenfor bygge- og anlægserhvervet forventes at stige i begge regioner frem til 2030.

Beskæftigelse i bygge og anlæg	2010	2021	2030
Region Hovedstaden	43.616	52.559	56.406
Region Sjælland	22.676	29.344	31.342

Tabel 26 Beskæftigelsen i bygge- og anlægsbranchen i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

Beskæftigelsen indenfor bygge- og anlægserhvervet udgjorde 4,9 % af den samlede beskæftigelse i Region Hovedstaden i 2010, hvilket er lavere end på landsplan, hvor den udgjorde 5,7 %. For Region Sjælland udgjorde beskæftigelsen i bygge- og anlægserhvervet 7,2 % af den samlede beskæftigelse i 2010.

4.4.2 Udbud og efterspørgsel af arbejdskraft

Som det allerede kort er blevet introduceret har Region Hovedstaden og Region Sjælland et gensidigt afhængighedsforhold i forbindelse med arbejdskraft og arbejdspladser, dette gælder også for bygge- og anlægserhvervet. Nærværende afsnit skitserer kort dette forhold.

For at se tallene og fremskrivningerne bag, se bilag 10.6, som viser fremskrivningerne. Her er udbuddet af arbejdskraft opgjort på uddannelsesniveauer. Det skal nævnes, at pendlingstendenser ikke er inkluderet i opgørelserne. Bilag 10.6 viser alene arbejdsudbuddet og arbejds efterspørgslen i de to regioner.

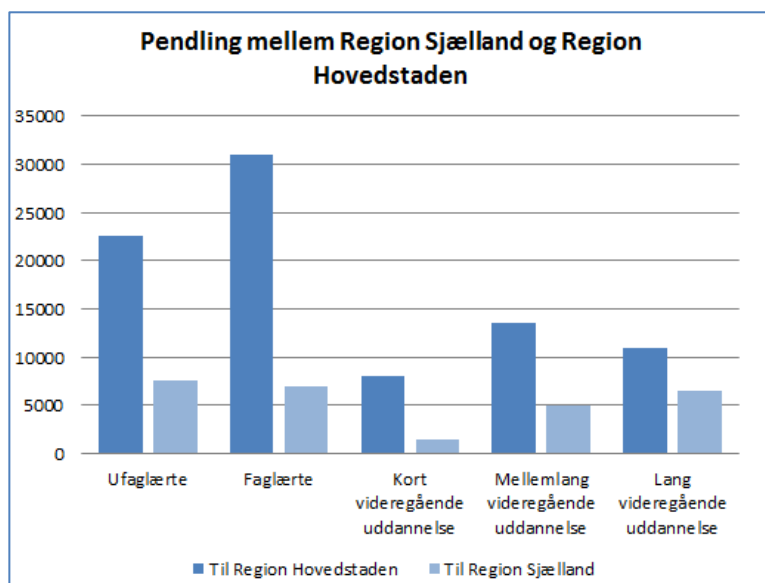
Region Hovedstaden vil i 2030 have et højere udbud af arbejdskraft end efterspørgslen for ufaglærte. Desuden forventes efterspørgslen efter faglært arbejdskraft at blive højere end udbuddet. Region Hovedstaden forventes derfor at blive afhængig af faglært arbejdskraft udenfor regionen på sigt.

I Region Sjælland i 2030 forventes der at komme et overudbud af arbejdskraft med ufaglært baggrund og faglært uddannelsesbaggrund. Derfor forventes Region Hovedstaden at blive umiddelbart afhængig af arbejdskraften fra Region Sjælland i forhold til faglært arbejdskraft, da der er underskud af arbejdsudbud for faglærte i Region Hovedstaden. Derfor forventes det ligeledes, at Region Sjælland, som udgangspunkt, vil blive afhængig af arbejdspladserne i Region Hovedstaden i 2030 inden for bygge- og anlægserhvervet.

4.4.3 Pendling

Da Region Hovedstaden og Region Sjælland gensidigt er afhængige af henholdsvis arbejdskraft og arbejdspladser, forventes der fortsat at komme et betydeligt pendlings-flow mellem de to regioner. Derfor kortlægges pendlingsmønstrene mellem de to regioner.

Yderligere er pendlingen mellem Østdanmark og Tyskland også beskrevet for at kortlægge den faste Femern Bælt-forbindelses mulige påvirkning af pendlingstendenserne. Pendling er ligesom udbud og efterspørgsel opgjort efter uddannelsesniveau og vises i Figur 7.



Figur 7. Pendling mellem Region Hovedstaden og Region Sjælland, fordelt på uddannelsesniveau i 2010. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

I alt pendler ca. 86.000 personer fra Region Sjælland til Region Hovedstaden og det ses, at flest pendler fra Region Sjælland til Region Hovedstaden, jf. Figur 7. Fra Region Hovedstaden til Region Sjælland pendler ca. 27.500 personer. Yderligere fremgår det, at flest ufaglærte og faglærte pendler fra Region Sjælland til Region Hovedstaden.

Professor Christian W. Matthiesen (Københavns Universitet og Transportens Innovationsnetværk) har undersøgt den mulige pendling mellem Tyskland og Danmark med en fast Femern Bælt-forbindelse. Den nuværende pendling mellem Tyskland og Danmark kan ikke opgøres på grund af manglende data. Dog forventes pendlingen at fordele sig således, at der på landsplan vil komme 11.600 pendlere fra Tyskland til Danmark og 1.600 fra Danmark til Tyskland (2008 tal). Det skal understreges, at flest pendler over den dansk-tyske grænse ved Padborg.

Opgørelsen anvender forskellige scenarier for, hvordan Femern Bælt-forbindelsen kan påvirke pendlingen mellem Danmark og Tyskland. Scenarierne er vurderet ud fra, hvordan de to markeder forventes at udvikle sig i form af bedre harmonisering¹². Scenarierne er beregnet frem til 2020, hvorfor disse er fremskrevet med den forventede trafikudvikling frem til 2030 (Femern A/S, 2012). Yderligere er der valgt et takstniveau på 32 euro¹³.

I udgivelsen er beregnet et "status quo" scenarie, som er et scenarie uden den faste Femern Bælt-forbindelse. Dette scenarie anvendes som "reference case" i forhold til effekterne, der måtte komme med den faste Femern Bælt-forbindelse.

Pendling mellem Øst-danmark og Tyskland	Status quo		Med fast forbindelse	
	Østdanmark	Tyskland	Østdanmark	Tyskland
Bopæl/Arbejdssted				
Østdanmark	0	400	0	400
Tyskland	1.900	0	2.200	0

Tabel 27. Forventet pendling uden og med den faste Femern Bælt-forbindelse i 2030, i afrundede tal.
Kilde: Christian W. Matthiesen (2011)

Som det fremgår af Tabel 27, vil mest pendling foregå fra Tyskland mod Østdanmark. I rapporten "Projekt og region" af Femern A/S, er udviklingen på både det danske og tyske marked undersøgt. Her fremgår det bl.a., at arbejdsløsheden er højere på den tyske side, hvilket stemmer overens med formodningen om, at flest vil pendle til Danmark fra Tyskland og ikke omvendt. Det tyder derfor ikke på, at arbejdskraften fra Region Sjælland vil have stærkere præferencer for at arbejde i Tyskland frem for i Region Hovedstaden.

4.5 Turisme

Turismeerhvervets udvikling vurderes frem mod 2030. Fremskrivningerne baseres på et "alt andet lige" princip og benyttes til basisscenarie for vurdering af den faste Femern Bælt-forbindelses konsekvenser for turisterhvervet i Region Hovedstaden.

¹² Da dette ligger udenfor formålet med denne opgave, er det valgt at tage udgangspunkt i det scenarie, der beskæftiger sig udelukkende med effekterne af en fast Femern Bælt-forbindelse.

¹³ Dagens prisniveau, som antages at gælde for den faste forbindelse.

Generelt gælder det, at fremskrivningerne er forsimplede tilgange. Faktorer så som konjunkturer og generel prisudvikling i turisternes hjemlande er ikke inkluderet. Yderligere er investeringer foretaget i regionerne heller ikke medregnet, hvilket vil have en indflydelse på den reelle fremtidige udvikling.

4.5.1 Overnatninger

Udviklingen i turismeindustrien i Region Hovedstaden illustreres godt igennem antallet af overnatninger¹⁴. Generelt for Region Hovedstaden var det samlede antal overnattende gæster i 2011 på 9,3 millioner, hvilket var en fremgang på 8,5 % ift. 2010 (Danmarks Statistik).

I bilag 10.5 vises antallet af overnattende gæster fra henholdsvis Danmark og udlandet med og uden feriehuse¹⁵. Det fremgår af bilaget, at udenlandske gæster i 2011 udgjorde den største andel af overnattende gæster i Region Hovedstaden.

Foruden Danmark udgør Tyskland, Sverige, Norge og Storbritannien de største markeder, når der ses på antallet af overnattende gæster. Udviklingen i tyske overnatninger har generelt vist en marginal negativ tendens fra 2007-2011, dog har der været en positiv udvikling både i 2010 og 2011.

De hyppigste overnatningsformer er hotel, feriehuse og camping. Hotel udgjorde i 2011 ca. 70 % af alle overnatninger. Feriehuse og camping udgjorde hver ca. 10 % (Danmarks Statistik og egne beregninger).

BOKS 1

VisitDenmark har udarbejdet en rapport omhandlende "mødeturismens"¹⁶ økonomiske bidrag til landet (The Economic Contribution of Meeting Activity in Denmark). I rapporten fremgår det, at 40 % af alle afholdte møder i Danmark er i Region Hovedstaden.

Rapporten fremhæver, at mødeturismen er et erhverv, som er værd at fokusere på og investere i, da mødeindustrien genererer flere job pr. million brugt på mødeaktiviteter sammenlignet med fritidsturismen.

Det fremgår af rapporten, at udenlandske erhvervsturister i gennemsnit bruger 3.030 kr. pr. døgn, hvor danske overnattende erhvervsturister i gennemsnit bruger 2.640 kr. pr. døgn. Dette kan sammenlignes med det gennemsnitlige døgnforbrug for fritidsturister på 895 kr. (Turistundersøgelse 2011, Wonderful Copenhagen).

Fremskrivningen i antal overnatninger er med afsæt i VisitDenmark's udgivelse "Forecast Turismen i Danmark 2012 - 2015" fra 2012 og rapporten fra New Insights "Turisme i Øresundsregionen" fra 2011.

¹⁴ Selvom denne form for opgørelse undlader endagsturister, giver det alligevel en god indikation på udviklingen i industrien

¹⁵ Data fra Danmarks Statistik er opgjort, så overnatninger i feriehuse først medtages fra 2007 på regionalt niveau. Figur 19 viser antallet af overnatninger inklusiv feriehuse fra 2007-2011 for hele landet og Region Hovedstaden, hvor Figur 20 viser antallet af overnatninger uden feriehuse fra 2000-2011.

¹⁶ Også kaldet "erhvervsturisme"

Der anvendes tre forskellige fremskrivningsscenarier, som antager, at Region Hovedstadens fremtidige vækst vil ligge mellem 1,5 % - 3 % p.a. Bilag 10.7 uddyber tilgangen for fremskrivningen i antal overnatninger i Region Hovedstaden.

Afhængigt af, hvilket fremskrivningsscenarie der anvendes, vil antallet af overnatninger i Region Hovedstaden ligge mellem 10,5 mio. – 12,5 mio. i 2021 og mellem 13,5 mio. – 16 mio. i 2030. Det store spænd i antal forventede overnatninger i 2030 antages at skyldes øget usikkerhed forbundet med at fremskrive så mange år frem.

4.5.2 Omsætning

Udviklingen i Region Hovedstaden har i de seneste år været positiv. Fra 2007 - 2011 steg omsætningen fra turismen med 3,8 % p.a. Derudover havde Region Hovedstaden en samlet turismeomsætning på 32,2 mia. kr. i 2011, hvilket svarer til 40 % af Danmarks samlede turismeomsætning (Wonderful Copenhagen, 2011).

Det samlede forbrug i turismen i 2010 for hele Danmark var 74,6 mia. kr., hvilket svarer til 1,6 % af det samlede indenlandske udbud (VisitDenmark, 2012)¹⁷. I Region Hovedstaden var det samlede udbud 1,7 mia., hvoraf turismen udgjorde 1,7 %.

Da turismens bidrag til det samlede udbud er 1,6 % for hele landet og 1,7 % for Region Hovedstaden antages det, at omsætningen i turismen i Region Hovedstaden vil følge samme tendens som for resten af landet fremover.

Fremskrivningerne af omsætningen i turismen sker derfor på basis af New Insights forventninger til omsætningen, som ligger med en vækst mellem 1 % - 3 % p.a. på landsplan.

Ud fra denne antagelse forventes turismeomsætningen i Region Hovedstaden at ligge mellem 36 - 43 mio. kr. i 2021 og mellem 39 - 56 mio. kr. i 2030.

4.5.3 Værditilvækst

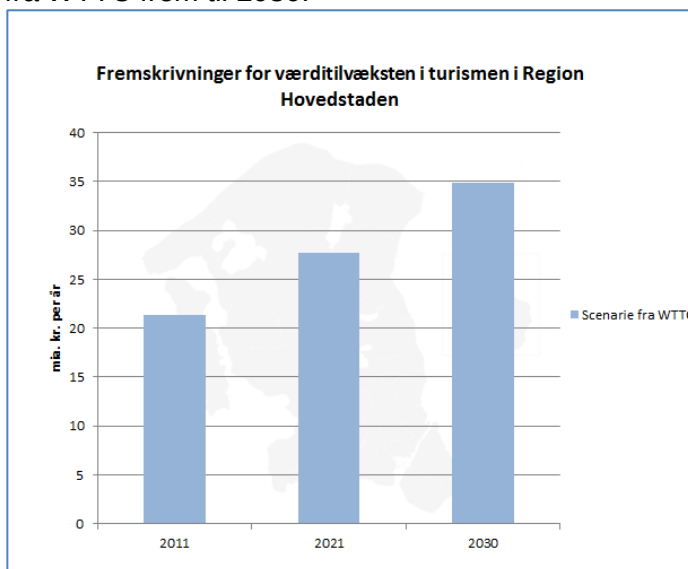
Værditilvækst benyttes til at forklare turismens bidrag til BNP¹⁸. I 2010 afledte turismen en værditilvækst på 53,7 mia. kr. i Danmark, hvilket svarer til 3,3 % af den samlede værditilvækst i hele landet. Ligeså afledte turismen i Region Hovedstaden en værditilvækst på 20 mia. kr. i 2010, hvilket svarer til en andel på 3,3 % af Region Hovedstadens samlede værditilvækst (VisitDenmark, 2012). Værditilvæksten udgør dermed samme andel i Region Hovedstaden som på landsniveau.

Fra perioden 2007-2011 har turismen i Region Hovedstaden afledt en gennemsnitlig værditilvækst på 2,5 % p.a. (Wonderful Copenhagen, 2011 og egne beregninger).

¹⁷ Udbud består af dansk produktion + import + skatter og afgifter. Det repræsenterer således det som bliver brugt i produktionen, privat og offentligt forbrug, investeringer og eksport i Danmark (det er ikke det samme med BNP, som er den danske produktion minus forbruget i produktionen, og dermed et mindre beløb). Kilde: VisitDenmark (2011).

¹⁸ Bruttonationalprodukt. For definition - se sidst i fodnote 17..

Det antages, at turismens bidrag til Region Hovedstaden vil følge samme trend som for hele landet¹⁹. World Travel and Tourism Council (WTTC) har fremskrevet værditilvæksten for Danmark frem til 2022 i deres udgivelse "Travel and Tourism, Economic Impact 2012, Denmark" fra 2012. Her fremskrives turismens bidrag til BNP med en øget vækst 2,6 % p.a. Nærværende fremskrivning anvender således prognosen fra WTTC frem til 2030.



Figur 8. Fremskrivning af værditilvækst afledt af turisme. Kilde: WTTC

Figur 8 viser fremskrivningen for værditilvæksten i turismen. Som det fremgår, vil værditilvæksten i 2021 være på 28 mia. kr. for Region Hovedstaden, hvor den i 2030 vil være på 35 mia. kr.

4.5.4 Beskæftigelse

I 2010 udgjorde turismen 4,1 % af alle årsværk, svarende til ca. 108.000 årsværk på landsplan. Af disse årsværk stod Region Hovedstaden for ca. 36 %, hvilket svarer til knap 40.000 årsværk.

Turismen udgjorde således 4,8 % af regionens samlede antal årsværk (VisitDenmark, 2012). Udviklingen i antal årsværk i Region Hovedstaden har været positiv med en vækst på 0,6 % p.a. fra 2007 - 2011 (Wonderful Copenhagen, 2011 og Grontmij beregninger).

WTTC's prognose anvendes til at fremskrive væksten i beskæftigelse indenfor turismen. Denne antager en vækst i antal årsværk på 1 % p.a. Fremskrivningerne af årsværk i Region Hovedstaden er foretaget på basis af WTTC's fremskrivninger frem til 2021, hvor det er antaget, at denne vækstrate vil fortsætte frem til 2030.

¹⁹ Det fremgik i afsnittet om værditilvæksten i turismen "i dag", at turismen i Region Hovedstaden bidrager turismen med samme andel som turismen bidrager med på landsplan, yderligere fremgik det at værditilvæksten i Region Hovedstaden fra 2007-2011 har ligget på 2,5 % p.a.

Antallet af årsværk i Region Hovedstaden vil således i 2021 vil være 46.500 og vil i 2030 ligge på 50.847 årsværk.

4.5.5 Case – STRING projekt

Det regionale STRING samarbejde i Femern Bælt-regionen er et samarbejde mellem Hamburg, Schleswig-Holstein, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Region Skåne. Den daglige leder af STRING sekretariatet er direktør Jacob Vestergaard.

I forbindelse med STRINGs studie "Building Tourism in the Femern Belt Region" (som forventes udgivet i 2013), udtaler Jacob Vestergaard sig om, hvordan udviklingen forventes at blive frem mod åbningen af den faste forbindelse.

Studiet er lavet ud fra de vedtagne politiske rammer, hvor det højest må tage 2,5 timer at komme fra Hamborg til København med højhastighedstog. Desuden antages det, at de tyske landanlæg skal være færdige samtidig med de danske og at de skal have ens standarder.



På nuværende tidspunkt er det en udfordring at binde Hamborg og København tættere sammen med flytrafik, da flybilletter mellem de to byer er meget dyre. Ved at øge trafikken imellem regionerne og indsætte lavprisfly imellem Hamborg og København forventes det, at man vil kunne udnytte den intra-regionale turisme bedre end man gør på nuværende tidspunkt.

Figur 9. Kilde: Building Tourism in the Fehmarnbelt region. Statistical Benchmark Analysis produced for the STRING Partnership (2012)

Både i Hamborg og København opleves der i øjeblikket en stærk stigning i krydstogtturismen, hvilket også observeres i Kiel. Hamborg har dog størstedelen af sine turister fra indenrigsmarkedet, hvilket også er gældende for de andre regioner i Femern Bælt-regionen, undtagen København.

Femern Bælt-regionen er karakteriseret ved at have to stærke metropoler. Det er forskelligt, hvordan man forventer, at metropolerne og de resterende regioner vil blive påvirket af den faste forbindelse. De resterende regio-

ner er f.eks. i fare for at blive "transit-regioner", hvor det vil blive en udfordring at få folk til at stoppe og besøge dem. Derfor vil man her satse på "Awareness-kampagner" for at højne opmærksomheden for turismetilbudene. Det forventes, at de to metropoler vil udgøre de primære attraktioner i hele Femern Bælt-regionen.

I dag er Femern Bælt-regionens turismeudvikling sæsonafhængig og stærkt afhængig af indenrigsturismemarkeder (foruden København, hvor 46 % af overnatningerne er indenrigsturisme, 17 % er intra-regionale og 36 % er "other bednights" jf. TourismDesign, 2012²⁰). Regionen har endnu ikke opnået et kendt internationalt image, hvorfor der i STRING regi arbejdes på et stærkere samarbejde regionerne imellem, for at opbygge et samlet image for hele Femern Bælt-regionen.

Jacob Vestergaard mener, at fokus på turisme er et af de første punkter, man bør arbejde med for at samle regionen, da turisme er et godt integrationsafsæt i al almindelighed. Turisme afleder interesse og udveksling af borgerne i regionen, hvilket giver et større integrationsgrundlag.

Den faste forbindelse vil øge mobiliteten kraftigt i hele regionen, hvorfor STRING ser turismepotentialet, som ganske stort. Folk bevæger sig mere og i kraft af markedsføring og kulturmarkedsføring forventes andelen af intra-regionale turister at øges.

Analyser viser, at der er en stor grad af indenrigsturisme i Sydsverige, Nordtyskland og Danmark. Især i Nordtyskland²¹ er indenrigsturismen stor (med 94 %), hvilket kan give et stort potentiale for at få dem til København via en fast forbindelse, dog under pres fra en øget konkurrence fra Hamborg.

Især forventes der stor vækst inden for endagsturisme, citybreaks og meeting-incentives²². Endagsturisternes andel forventes at stige lokalt i landene, men vil generelt øges på grund af hurtigtogene.

²⁰ Gennemsnittet for Femernbælt regionen er at 80,5 % er indenrigs, 7 % er intra-regionale overnatninger og 12,5 % er "other bednights".

²¹ Schleswig-Holstein

²² Erhvervsturisme

5 KOBLING AF DE TRAFIKALE EFFEKTER OG DE SAMFUNDSMÆSSIGE KONSEKVENSER

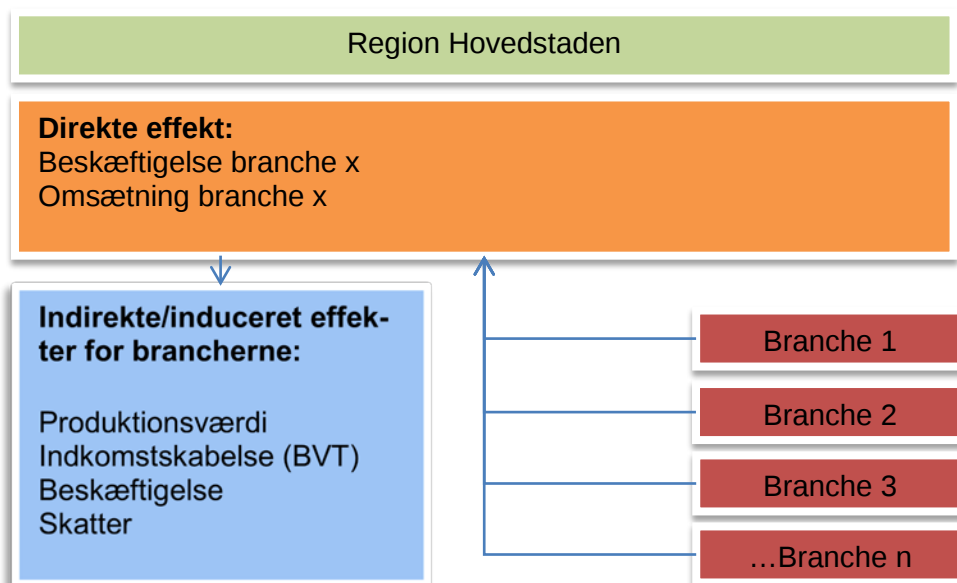
Koblingen mellem de forventede trafikale ændringer og effekterne for de udvalgte erhverv er med udgangspunkt i de generelle udviklingstendenser og ændringer i afstand- og tidsforbrug ved realisering af en fast Femern Bælt-forbindelse.

5.1 Input-output modellen

Til beregning af effekterne af Femern Bælt-forbindelsen for de udvalgte brancher anvendes en økonomisk input-output model udviklet af Syddansk Universitet (SDU) i 2007. Modellen er oprindeligt udviklet til beregning af effekter i forbindelse med havneaktiviteter, men er tilpasset til beregning af de regionaløkonomiske effekter af Femern Bælt-forbindelsen på udvalgte brancher i Hovedstadsregionen.

Der er tale om en såkaldt regionaliseret input-output model. Beregningen af de regionale input-output koefficienter er baseret på samme metode, som anvendtes af Madsen og Stouge ("Rapport om EMIL modellen" 1996) ved regionalisering af AKF's regionaløkonomiske model EMIL. Metoden indebærer, at de tekniske koefficienter for indenlandske leverancer til øvrige erhverv og til endelig anvendelse opdeles i en regional koefficient og en koefficient for leverancer fra andre indenlandske regioner. Beregningen af den regionale koefficient baseres bl.a. på såkaldte lokaliseringskoefficienter, der viser en regional erhvervsandel af den samlede produktion sammenlignet med samme erhvervsandel på nationalt plan.

Input til modellen for de forskellige erhverv er primært beregnet ud fra Danmarks Statistik, en del forudbestemte sammenhæng mellem faktorerne og nogle konservative skøn i forhold til sammenhængen mellem enkelte variabler og parametre, hvor der ikke kunne findes eksakte data til at beregne forholdene.



Figur 10. Grundlæggende beregningslogik i input-output-modellen. Kilde: Grontmij

Input-output modellen anvender ændringer i omsætning og/eller beskæftigelse som input og estimerer output i form af ændringer i direkte, indirekte og induceret beskæftigelse, produktion, bruttoværditilvækst og skatteindtægter.

Alle effekter beregnes for år 2030. Det sker ud fra en betragtning om, at forbindelsen åbner i 2021, men at den fulde trafikale effekt af forbindelsen først forventes realiseret i 2030. Denne forskydning i tid for indfasning sker, da Tyskland først vil have gennemført de relevante investeringer i de tyske landanlæg syv år efter åbningen, altså i 2028 og for at sikre fuldt trafikspring anvendes 2030 som referenceår.

5.2 Fremstillingserhverv

Da der ikke foreligger en klar opgørelse over, hvordan de fremtidige godstransporter over Femern Bælt relateret til henholdsvis eks- og import (samt transittransport) vil udvikle sig, er det valgt at udregne den potentielle marginale effekt, som kan opstå, hvis den eksporterede mængde gods over Femern Bælt ændrer sig med 1 mio. kr. eksporteret gods.

For at relatere til problemstillingen med den faste Femern Bælt-forbindelse er der foretaget en perspektivering af den mulige handelsudvikling for Region Hovedstaden i kapitel 8.

5.2.1 Fremgangsmåde

Beskæftigelsen med relation til andelen af eksporteret produktion fra fremstillingserhvervet findes ikke opgjort i tilgængelige statistikker. Derfor antages det, at forholdet mellem eksport og den samlede produktion er lig forholdet for beskæftigelsen indenfor den eksporterede produktionsmængde og den samlede beskæftigelse.

For at estimere antallet af beskæftigede med relation til eksportrelateret produktion, deles eksportværdien med beskæftigelsesantallet for det som eksporteres af produktionen. Dermed udregnes antallet af beskæftigede i eksport, her beregnet som effekten pr. 1 mio. mer-eksport.

Med en opgørelse af godsets værdi²³ kan en beskæftigelseseffekt pr. ton gods samtidig udregnes. Udviklingen af vej-/banegods i værdi er, som et forsigtigt skøn, regnet ud fra værdien (kr. pr. tons) for samhandlen mellem EU-27 og landene udenfor EU 27. Dette giver et skøn over en gennemsnitlig værdi for transporten af gods på vej og bane²⁴.

²³ Her: det beskrevne skøn ud fra Eurostat

²⁴ Det bør nævnes, at de beregnede værdier ligger betragteligt højere, end det er antaget i Transportministeriet (2011). Tallene bygger på en opgørelse fra 2002, hvor skibs- og banegods ikke opdeles. Sidstnævnte kan forventes at have en højere gennemsnitsværdi.

Den marginale effekt af at eksportere 1 mio. kr. eller 1 ton gods mere fordeles dernæst proportionalt på de enkelte underbrancher for fremstillingserhvervene (inddelt jf. DB07). Dette gøres ud fra deres andel af den samlede eksport fra fremstillingserhvervene²⁵. Effekterne kan derefter indgå i input-output modellen. De konkrete effekter som indgår i input-output modellen vises i bilag 10.8.

5.3 Detailhandel

I forbindelse af kortlægningen af effekterne af den faste Femern Bælt-forbindelse for detailhandlen i Region Hovedstaden har det ikke været muligt at identificere en entydig effekt, da flere tendenser kan indtræffe og har forskellige påvirkninger. Grundet dette, har det ikke været muligt at konkretisere data til beregning i input-output modellen, hvilket gør, at effekterne for detailhandlen behandles kvalitativt.

Det forventes, at der grundlæggende vil være to afgørende faktorer, som vil påvirke erhvervet direkte, som følge af den faste forbindelse over Femern Bælt:

1. Den øgede trafikmængde til Region Hovedstaden (og delvist transittrafikken) vil give vækstmuligheder for detailhandlen.
2. Større konkurrence i detailhandelserhvervet på begge sider af forbindelsen.

En fast Femern Bælt-forbindelse forventes at øge grænsehandlen mellem Tyskland og Danmark ved Femern Bælt-korridoren betydeligt. Det bliver nemmere for danskere at tage en tur til f.eks. Puttgarden eller Lübeck, hvor priserne i detailhandlen er lavere i dag. Forskellen i prisniveauet gælder især for fødevarerprodukter, men også andre varer, hvor prisforskellen ikke kun kan forklares med den gældende forskel i moms-satsen, f.eks. som følge af et lavere konkurrenceniveau i Danmark. På nuværende tidspunkt ses der altså ingen grund til at antage, at den markante forskel i prisniveauet indenfor detailhandlen som udgangspunkt, altså i en situation uden fast forbindelse, vil forsvinde.

I forbindelse med Syddansk Universitets udgivelse (2012) blev der gennemført en undersøgelse af grænsehandlen ved den dansk-tyske grænse i Jylland. Her konkluderer det, at den danske detailhandel kan mærke effekter fra grænsehandlen i op til to timers kørsel fra grænsen. Omsætningstab i Danmark er opgjort til at udgøre:

- Indenfor to timers kørsel fra grænsen: 2 % i snit
- Indenfor en times kørsel fra grænsen: 6,7 % i snit

Det interessante er, at konsekvenserne ligger indenfor alle varetyper, undtagen biler.

²⁵ Optimalt set ville man undersøge, hvilke brancher der påvirkes af en ændring i eksporten. Dermed skulle Region Hovedstadens primære handelsrelationer undersøges for at se, hvilke som forventes at blive påvirket af den faste Femern Bælt-forbindelse og hvilke godstyper, der primært eksporteres. Det antages, at det hovedsageligt vil være sammenhandlen med Tyskland og andre lande, hvor tids- og omkostningsbesparelser med den faste Femern Bælt-forbindelse vil udgøre en væsentlig andel.

Eftersom grænsehandlen forventes at få en større andel af det danske detailmarked, også i Region Hovedstaden, vil den faste forbindelse formentlig medføre et øget pres på prisniveauet i den danske detailhandel. Derfor forventes det, at i en situation hvor priser/afgifter ikke tilpasses hurtigt, vil flere indkøb foretages i Tyskland.

Syddansk Universitet konkluderer her, at der sandsynligvis vil komme en forholdsvis hurtig harmonisering af priser og afgifter mellem Danmark og Tyskland i fremtiden, da konsekvenserne i en større by vil være langt mere mærkbare end på landet. Da områderne på begge sider af den dansk-tyske grænse er forholdsvis tyndt befolket, forventes prisudligning derfor at ske relativt hurtigt, til forskel for den dansk-tyske landegrænse ved Padborg.

Undersøgelsen peger også på positive effekter. De tyske butikker fører nemlig i dag også flere danske varer, ligesom der også ansættes danskere syd for grænsen. I Sønderjylland findes både tyskere og danskere, for hvem det er naturligt, at begå sig på naboens sprog. Ligeledes forstår danskere ved Øresund, når der tales svensk i de danske butikker.

Sammenlignes udgangspunktet for integration over Femern Bælt med integrationen mellem henholdsvis Danmark og Sverige ved etablering af Øresundsbroen og integrationen i Syddanmark, forventes især kulturelt- og sproglige barrierer at skabe udfordringer for, at den faste forbindelse vil skabe lige så mange arbejdspladser for danskere i detailhandlen på den tyske side, som man kunne forvente ved en umiddelbar sammenligning med de andre eksempler.

Overføres de overstående tendenser til den kommende forbindelse over Femern Bælt, kan derfor forventes, at:

- Der vil komme et større pres på den danske detailhandel tæt ved den faste forbindelse, men effekterne forventes også at kunne mærkes i Region Hovedstaden. Dermed:
 - Vil priserne presses nedad. Der kan også stilles spørgsmålstejn ved, om afgifterne presses på samme måde eller om de udlignes over landegrænsen
- Et begrænset antal danskere vil kunne finde job i detailhandlen i Tyskland

Det formodes derfor, at der især i de første år efter åbningen af den faste Femern Bælt-forbindelse kan forventes forholdsvis stærke negative effekter, som vil trække omsætningen i detailhandlen nedad på Sjælland, men også i Region Hovedstaden.

5.4 Bygge- og anlægserhverv

Ud fra den generelle udvikling i bygge- og anlægserhvervet kan koblingen til de trafikale ændringer vurderes og data til input-output modellen estimeres.

5.4.1 Fremgangsmåde

Opgørelserne af Christian W. Matthiesen (2011) viser estimeringer for pendlerstrømmene i 2020 under forskellige scenarier, som anvendes her. Det er valgt at anvende scenariet med pendlerstrømmene til/fra Region Hovedstaden og Region Sjælland (Østdanmark) med "ingen integration"²⁶ og med samme prisniveau for overfart som i dag. Antallet af pendlere²⁷ fra Tyskland er herefter fremskrevet fra 2020 til 2030 med trafikvæksten på 1,7 % p.a., jf. Femern Bælt (2012) og fremgår i Tabel 27.

Det forventes at knap 300 flere pendler til Østdanmark i 2030 grundet den faste Femern Bælt-forbindelse (se Tabel 27).

Da pendlertallet er til "Østdanmark" skal andelen, som skal til Region Hovedstaden isoleres. Dette gøre ved at finde det samlede antal beskæftigede inden for bygge- og anlægserhvervet og så tage Region Hovedstadens andel heraf. Den udgør 65 % af de samlede antal beskæftigede i Østdanmark.

Hertil kan andelen af beskæftigede indenfor bygge- og anlægserhvervet, ud af det samlede antal beskæftigede i Region Hovedstaden, benyttes til at finde antallet af beskæftigede i erhvervet i regionen i 2030. Andelen af beskæftigede inden for bygge- og anlægserhvervet er 5 % af den samlede beskæftigelsesmængde i regionen.

Alt i alt er det samlede antal af mer-pendlere fra Tyskland til Region Hovedstaden inden for bygge- og anlægsbranchen i 2030 godt 9 personer (i hele tal). Dette indgår i input-output modellen til beregning af de afledte effekter.

5.5 Turisme

Afsnit 4.5 beskrev den generelle udvikling og fremskrivningen til 2030, alt andet lige. Nedenstående afsnit beskriver tilgangen for koblingen af de direkte trafikale konsekvenser og effekterne for turismeerhvervet i Region Hovedstaden.

5.5.1 Fremgangsmåde

Konsekvenserne opgøres særskilt for bil- og togrejsende og opgøres som ændringer i antal overnatninger og disses økonomiske effekter. Eksisterende viden og undersøgelser anvendes til vurdering af konsekvenserne af de ændrede trafikale strømme for turismen.

²⁶ Ingen integration betegnes for scenariet, hvor den faste forbindelse er der, men hvor der ellers ikke er ændret i scenariet i forhold til integrationsmæssige barrierer, således at det kun er omkostnings- og tidsmæssige ændringer, som påvirker antallet af pendlere.

²⁷ I udgivelsen er pendlingsstatistikkerne ikke er opgjort på hyppigheden af pendling (daglig, ugentlig eller sæson), dog forventes det at flest pendlere over Femern er ugentlige pendlere, og derfor ikke har fast dagligt arbejde på deres pendlingsdestination. Det antages i det videre forløb, at pendlere vil udgøre en "almindelig" beskæftigelse og dermed udfylde et årsværk. Dette kan begrundes med, at nogle af pendlere kan antages at udføre kontraktmæssige arbejdsgaver over længere perioder og der dermed i snit kan regnes med antallet af mer-pendlere.

Konsekvenserne, som følge af ændringer i antal togpassagerer med på- eller afstigning i København, tager udgangspunkt i opgørelsen, jf. Figur 5. Her ses det, at 60 % af passagertrafikken stiger på/af i København. Jf. FTC vil i alt 57 % af disse rejsende have turismerelaterede formål med rejsen. Dette giver et antal på ca. 557.000 rejser i 2030.

Eurostat benyttes til at finde fordelingen af danske og tyske turisters rejsevaner. Her ses det, at 72 % af de samlede antal ture foretages fra Tyskland til Københavnsområdet. Dette svarer til, at ca. 225.000 turister kommer fra Tyskland til Københavnsområdet.

For at finde antallet af mer-overnatninger benyttes Wonderful Copenhagens turistundersøgelse fra 2011, som viser, at udenlandske ferieturister i snit overnatter 3 døgn pr. tur, hvilket giver et gennemsnitligt antal mer-overnatninger på ca. 676.000 overnatninger i 2030. Ganges det gennemsnitlige forbrug på 466 kr. pr. overnatning for udenlandske turister (jf. VisitDenmark, 2011), resulterer det i en effekt af en meromsætning på over 315 mio. kr. i 2030.

Opgørelsen over antallet af mer-persontrafik benyttes sammen med FTC's (2003) forudsætning om, at 57 % af alle persontransporter over Femern Bælt vil være turisme relaterede. Fra FTCs opgørelse vides det også, at 44 % af disse rejser skal til "Østdanmark" og andelen af ture, som er henholdsvis danske eller tyske. Jf. Eurostat var 72 % af de samlede ture tyske. Dette giver et samlet antal på ca. 177.000 i 2030.

Bruges gennemsnitsbetragtningen fra Wonderful Copenhagen om 3 overnatninger pr. tur afleder dette et samlet antal overnatninger på ca. 531.000 mer-overnatninger og med et gennemsnitsforbrug på 466 kr./døgn kan Region Hovedstaden dermed forvente en meromsætning på over 247 mio. kr. i 2030.

5.5.2 Input til modellen

Fordelingen af den samlede omsætning på de forskellige turismeerhverv (som f.eks. overnatningssteder, forlystelser, transportydelser mv.) er de direkte input til input-output modellen og vises i bilag 10.9.

6 RESULTATERNE FOR BEREGNINGERNE I INPUT- OUTPUT MODELLEN

Resultaterne fra beregningerne vises i dette afsnit. Da der ikke kunne stedfastes entydige konsekvenser for detailhandelserhvervet, er der ikke foretaget nogen beregninger her, hvorfor mulige konsekvenser diskuteres. Dette gøres i afsnit 8.2.

6.1 Fremstillingserhverv

Beregningerne for fremstillingserhvervet er, som nævnt i afsnit 5.2.1, gjort ud fra en marginal betragtning om, hvad 1 mio. kr. i mer-eksport fra fremstillingserhvervet vil aflede i form af beskæftigelse. Konsekvenserne for Region Hovedstaden diskuteres derfor nærmere i afsnit 8.1.

6.1.1 Resultater

Beregningerne er vist for fremstillingserhvervet for Region Hovedstaden pr. mio. eksport af gods i Tabel 28.

	Femerns udvidet aktivitet	Husholdningers forbrug	Total
Beskæftigelse, antal personer			
Direkte beskæftigelse	0,6		0,6
Indirekte	0,3		0,3
Inducerede		0,4	0,4
Total beskæftigelse	0,9	0,4	1,3
Indkomstskabelse (Bruttoværditilvækst), mio. kr.			
Direkte indkomst	0,4		0,4
Indirekte	0,2		0,2
Induceret		0,2	0,2
Total	0,6	0,2	0,8
Skatter, mio. kr.			
Direkte	0,1		0,1
Indirekte (Indirekte+ Indkomst)	0,1		0,1
Inducerede (Indirekte + Indkomst)		0,1	0,1
Total	0,2	0,1	0,2
Produktionsværdi, mio. kr.			
Direkte	1,3		1,3
Indirekte	0,4		0,4
Inducerede		0,4	0,4
Total	1,7	0,4	2,1

Tabel 28. Beregninger af de direkte, indirekte og inducerede effekter af ændringer pr. 1 mio. kr. eksporteret produktion fra fremstillingserhvervene i Region Hovedstaden i 2030. 2010 priser. Kilde: Grontmij og Syddansk Universitet

6.2 Bygge- og anlægserhverv

Resultaterne for bygge- og anlægserhvervet fremgår af Tabel 29.

	Femerns udvidet aktivitet	Husholdningers forbrug	Total
Beskæftigelse, antal personer			
Direkte beskæftigelse	9		9
Indirekte	3		3
Inducerede		3	3
Total beskæftigelse	12	3	15
Indkomstskabelse (Bruttoværditilvækst), mio. kr.			
Direkte indkomst	3,7		3,7
Indirekte	1,9		1,9
Induceret		1,7	1,7
Total	5,6	1,7	7,3
Skatter, mio. kr.²⁸			
Direkte	1,0		1,0
Indirekte (Indirekte + Indkomst)	0,5		0,5
Inducerede (Indirekte + Indkomst)		0,5	0,5
Total	1,5	0,5	2,1
Produktionsværdi, mio. kr.			
Direkte	6,8		6,8
Indirekte	4,2		4,2
Inducerede		3,1	3,1
Total	11,0	3,1	14,2

Tabel 29. Beregninger af de direkte, indirekte og inducerede effekter af ændringer i Bygge- og anlægs-erhvervet i Region Hovedstaden i 2030. 2010 priser. Kilde: Grontmij og Syddansk Universitet

Det ses, at der i alt forventes 15 afledte arbejdspladser og en afledt produktionsværdi på over 14 mio. kr. i 2030 i Region Hovedstaden. For god ordens skyld skal det betones, at effekter i den størrelsesorden er omgivet med en vis usikkerhed.

6.3 Turisme, bane og vej

Beregningerne for de samlede ændringerne for turismeerhvervet i Region Hovedstaden vises i Tabel 30. Opgørelserne for effekterne på bane og vej vises separat i bilag 10.10.

	Femerns udvidet aktivitet	Husholdningers forbrug	Total
Beskæftigelse, antal personer			
Direkte beskæftigelse	720		720
Indirekte	131		131

²⁸ Da effekterne er opgjort i forhold til den øgede pendling der vil komme til Region Hovedstaden som følge af den faste Femern Bælt-forbindelse, må de beregnede skatteindtægter tolkes med varsomhed, da pendlerne bosiddende i Tyskland med arbejde i Danmark kan være skattepligtige i Tyskland. Afhængige af de præcise ansættelses forhold kan det derfor ikke med sikkerhed vides hvilke skatter der tilfalder kommunerne i Region Hovedstaden.

Inducerede		178	178
Total beskæftigelse	851	178	1.029
Indkomstskabelse (Bruttoværditilvækst), mio. kr.			
Direkte indkomst	222	0	222
Indirekte	75	0	75
Induceret	0	106	106
Total	297	106	402
Skatter, mio. kr.			
Direkte	68	0	68
Indirekte (Indirekte + Indkomst)	23	0	23
Inducerede (Indirekte + Indkomst)	0	34	34
Total	91	34	124
Produktionsværdi, mio. kr.			
Direkte	436	0	436
Indirekte	158	0	158
Inducerede	0	201	201
Total	594	201	795

Tabel 30. Beregninger af de direkte, indirekte og inducerede effekter af ændringer i turismeerhvervet, som følge af ændringer på vej og bane i Region Hovedstaden i 2030. 2010 priser. Kilde: Grontmij og Syddansk Universitet

Det ses, at der kan forventes relativt store positive afledte effekter af den faste Femern Bælt-forbindelse. Ændringen i omsætningen afledt af flere turister, jf. afsnit 5.5.1, har bevirket disse resultater.

Det skal hertil bemærkes, at der i fremgangsmåden for vurdering af turismeeffekterne på vej og bane ikke er taget højde for ændringer i f.eks. krydstogtturismen og turister, som benytter sig af fly. Derudover anvendes det nutidige forhold mellem danske og tyske turistture, hvor denne fordeling må antages at kunne blive påvirket af den faste forbindelse. Ligeledes må der forventes udsving i antal gennemsnitlige overnatninger af udenlandske turister og gennemsnitsforbrug.

Disse faktorerers reelle udvikling vil derfor påvirke resultatet, hvorfor de nuværende beregninger skal tolkes med overstående informationer i mente.

7 CASEUNDERSØGELSER

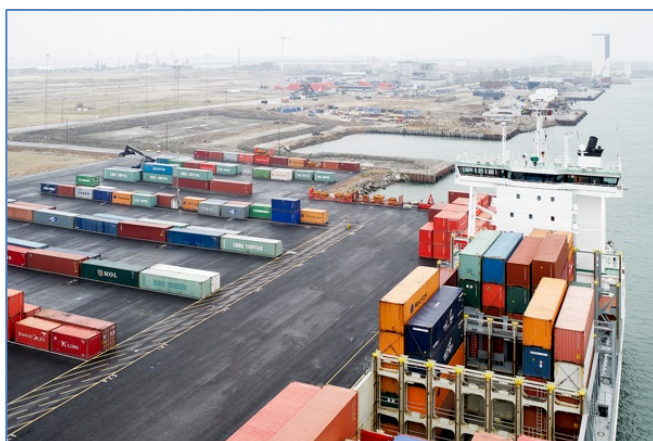
For at vurdere den betydning som den faste Femern Bælt-forbindelse, isoleret set, kan forventes at have for gods- og persontransporten i transportknudepunkterne i Hovedstadsregionen ses der nærmere på 3 konkrete cases. Casene belyser dermed, hvorvidt Femern Bælt-forbindelsen kan have positiv eller negativ indflydelse på væksten i de respektive transportknudepunkter. De 3 cases er Hovedstadsregionens tre store transportknudepunkter:

1. Copenhagen Malmö Port (CMP)
2. Høje Taastrup Transportcenter (HTTC)
3. Københavns Lufthavn (CPH)

Case-undersøgelserne baserer sig på eksisterende viden og interviews med respondenter fra transportknudepunkterne.

7.1 Case 1: Copenhagen Malmö Port (CMP)

CMP er et dansk-svensk havneselskab, som er et resultat af en fusion af Københavns Havn A/S og Malmø Havn AB i 2001.



Figur 11. Containerhavnen i CMP. Kilde: Peter Brinch

CMP omsatte i 2010 for 675 mio. SEK og beskæftigede 404 personer²⁹. CMP håndterer jernbanegods i Malmø, hvor der er tale om "kombigods", der omlades mellem skib og tog og mellem tog og lastbil. Kombineret transport kaldes også "intermodal transport". CMP håndterer en række forskellige godstyper så som:

- Dry Bulk f.eks. salt, sukker, korn, byggematerialer, metal m.v.
- Liquid Bulk f.eks. benzin, olie, kemikalier m.v.
- Container gods
- RoRo gods (f.eks. trailergods)
- Biler³⁰

²⁹ <http://www.byoghavn.dk/da-dk/cphport/cmpport.aspx>

³⁰ CMP er Skandinaviens største hub for distribution af japanske bilmærker af f.eks. Toyota biler.

Udover ovennævnte godstyper benyttes CMP også til krydstogtturisme og færgetrafik. Færgetrafikken inkluderer DFDS færgerne mellem København og Oslo og Finnlines færgerne mellem Malmø og Travemünde.

Krydstogtturismen i Hovedstadsregionen er vokset i de seneste år. Wonderful Copenhagen har opgjort værdien af krydstogtturismen i 2011 til 1 mia. kr. og 1.500 arbejdspladser. I 2011 fyldte krydstogtturismen dermed en del i CMP. I 2011 var det en stigning i antallet af anløb på 20 % ift. året før, hvilket resulterede i 368 anløb, samt en stigning til 819.000 passagerer (Wonderful Copenhagen, 2011).

Tabel 31 viser CMP's fremskrivning af deres godsomsætning frem mod 2030, alt andet lige.

År	Forventninger til fremtidig godsomsætning hos CMP (mio. tons)
2010	15,0 (realiseret)
2015	18,0
2020	20,1
2025	22,4
2030	24,9

Tabel 31. CMP's forventninger til godsomsætning. Kilde: Grontmij baseret på CMP's finansielle oplysninger³¹.

Der ses i Tabel 31 en forventning om en vækst i omsætningen, svarende til en vækstrate på ca. 2,2 % p.a. frem mod 2030.

7.1.1 Konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen

Det er den overordnede vurdering i CMP, at en fast Femern-Bælt-forbindelse ikke vil have konsekvenser for godsomsætningen. Denne vurdering skyldes flere forhold. CMP mener f.eks. ikke, at der er noget som tyder på, at skibsfartens konkurrencedygtighed i almindelighed vil blive påvirket af andre transportformer, som følge af Femern Bælt-forbindelsen.

Dette er dels grundet prisniveauet og dels at en række godstyper ikke egner sig til landtransport. Hvad angår prisniveauet er det CMP's egen opfattelse, at selv en lave-re pris for overfart over Femern Bælt (end prisniveauet på færgerne over Rødby-Puttgarden i dag) ikke vil påvirke mængden af gods via CMP.

Hovedparten af det gods, som håndteres i CMP (bortset fra nye biler og visse olie-produkter, som er i transit), er beregnet til det nære marked i form af konsumenterne i Storkøbenhavn og Malmø. CMP's samlede omsætning forventes derfor at forblive uændret af Femern Bælt-forbindelsen.

³¹ <http://www.cmport.com/en-GB/Corporate/Finance/Facts%20and%20Figures%2054.aspx> og <http://www.cmport.com/en-GB/Corporate/Finance/Facts%20and%20Figures%2054.aspx>

Femern Bælt-forbindelsen forbinder, som udgangspunkt, det Nordtyske marked tættere på CMP. Det vil dog ikke betyde, at CMP potentielt får nye kunder i havnen. Det skyldes, at det nordtyske marked allerede i dag betjenes af store erhvervshavne som Hamborg og Rostock, samt de mindre erhvervshavne i henholdsvis Kiel og Lübeck.

Det vurderes, at kunderne i disse tyske havne ikke vil have incitament til at anvende CMP ved realisering af Femern Bælt-forbindelsen, da skift af havn formentlig vil betyde en meromkostning da indgående og udgående gods før og efter i givet fald skal transporteres fra Nordtyskland til CMP, hvilket vil være en både tidsmæssig og fordyrende omkostning for kunderne. Derfor antages det også, at CMP ikke vil opleve en decideret øget konkurrence fra f.eks. Kiel eller Lübeck.

Al jernbanegods via Femern, som skal distribueres i Hovedstadsregionen omlades fra tog til bil i kombiterminalen i Høje Taastrup (HTTC). Jernbanegods der går via Femern og skal distribueres i Malmøområdet omlades derimod i en af de 2 kombiterminaler i Malmø (CargoNet eller CMP), dog primært CargoNet, når det er til distribution. Det betyder, at Femern Bælt-forbindelsen kan påvirke godsomsætningen på jernbane i Malmø med forøgede mængder til følge. En udnyttelse af et øget behov for kombi-godshåndtering i Malmø er dog betinget af en udbygning af jernbaneinfrastrukturen i Malmø, da den nuværende infrastruktur ifølge CMP ikke vurderes at have kapacitet til dette.

Krydstogsturismen forventes af CMP at blive påvirket positivt af den kommende faste Femern Bælt-forbindelse pga. reduktionen i rejsetid mellem København og Hamborg, hvilket betyder at CMP kan tiltrække flere turister i et større opland via sin 'turn-around' funktion, som betyder, at krydstogsturister kan starte og slutte sine krydstogter i København. Ud af de 376 krydstogtskibe, som forventedes at anløbe Københavns Havn i 2012 anslås 173 at være 'turn-around'-skibe³².

7.1.2 Konklusion

Det kan konkluderes, at CMP overordnet ikke vil blive påvirket positivt eller negativt i form af større omsætning og/eller flere arbejdspladser af den kommende Femern Bælt-forbindelse.

Dog er der en potentiel mulighed for at kombigodset på jernbane vil opleve en stigning som følge af Femern Bælt-forbindelsen. Denne vil dog i givet fald tilfalde CMP i Malmø og dermed ikke Hovedstadsregionen.

Der er mulighed for at krydstogsturismen via CMP kan få en stigning, da der vil være et større opland at tiltrække krydstogsturister fra, hvilket kan bruges ved den såkaldte "turn around" funktion i København. De konkrete effekter af dette skal dog i givet fald undersøges nærmere.

³² <http://www.byoghavn.dk/da-DK/Presse/Nyheder/2012/nyhed.aspx?newsid=701035A5AEF94EC798850E7E544BD7D7>

7.2 Case 2: Høje Taastrup TransportCenter (HTTC)

HTTC er et transportcenter med virksomheder indenfor lager, logistik, distribution, eksport/import, trailer og containerudlejning, kombitransport³³, lastvognsvask, cafeteria og tankanlæg³⁴

HTTC betragter sig selv som værende et regionalt knudepunkt for spedition, logistik og lager i hovedstadsområdet³⁵. I tilknytning til HTTC er der en kombiterminal, som opereres af selskabet DB Schenker Rail Scandinavia



Figur 12. Kombiterminalen i Høje Taastrup. Kilde HTTC

Kombiterminalen betjener i dag primært 2 hovedkunder - Mærsk og Carlsberg, der tilsammen håndterer ca. 85 % af godset i terminalen. De resterende 15 % er lokalt gods til/fra Storkøbenhavn. Mærsk anvender terminalen som depot for transporter til og fra Storkøbenhavn, mens Carlsberg anvender kombiterminalen til betjening af eget distributionscenter (med varer fra bryggeriet i Fredericia), der ligger ved siden af terminalen. Samlet set er kombiterminalen således karakteriseret ved at være en dryport for Mærsk, en omladningsterminal for Carlsberg og en mindre gatewayterminal for lokalt gods (Trafikstyrelsen, 2010).

I 2009 omsatte kombigodsterminalen for 66.700 TEU (Twenty-foot equivalent unit³⁶). Der forligger ikke opdaterede informationer over samlet godsomsætning og beskæftigelse i HTTC.

7.2.1 Konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen

Vejgods

³³ Kombineret banetransport, hvor hovedtransporten foretages med godstog og hvor der er en for- og eftertransport med lastbil (Trafikstyrelsen, 2010). Der benyttes løftbare lasteenheder som containere, veksellad eller løstrailere.

³⁴ Bl.a. Danske Fragtmænd, DB Schenker Rail Scandinavia, Freja, Carlsberg, DSV, Titan Containers m.fl.

³⁵ <http://www.httc.dk/>

³⁶ Mål for kapaciteten på en tyve fod container.

For så vidt angår lastbilgods, er det HTTC's forventning, at Femern Bælt-forbindelsen ikke vil påvirke den fremtidige vækst i transportcenteret. Femern Bælt-forbindelsen vil med andre ord ikke i sig selv give adgang til nye markeder og/eller forretningsområder.

I afsnit 3.6.2 fremgår det at 110.000 af det transporterede gods via Femern Bælt-forbindelsen vil have relation til Hovedstadsregionen. De forventede øgede godsmængder på lastbil via Femern Bælt-forbindelsen til Hovedstadsregionen vil betyde øget godsomsætning i HTTC, men godsomsætningen vurderes for lille til at give udslag i en merbeskæftigelse i Transportcenteret.

I et skandinavisk perspektiv kan HTTC ikke udelukke, at Transportcenteret kan få nye muligheder pga. forbedrede transporttider/øget fleksibilitet og dermed blive mere attraktiv for storkunders placering. Samtidig er det dog HTTC's opfattelse, at Transportcentrene i Helsingborg og Jønkøbing, samt nogle af tankstationerne langs motorvej E47 p.t. fremstår mere attraktive end HTTC grundet de bedre fysiske placeringer.

Dog er HTTC halvt overdækket, hvorfor centeret bliver mere og mere attraktiv for vognmænd (der kører med højværdivarer) som overnatningsfacilitet, da mange af disses højværdivarer forsikres imod at de overnatter i såkaldte "safeparks". Her er HTTC dog i konkurrence med bl.a. Cargo Syd på Nordfalster, der er langt fremme med etablering af en egentlig safepark.

Banegods

Hvad angår banegods vil Femern Bælt-forbindelsen øge den eksisterende banekapacitet, hvilket er en forudsætning for flere godstog³⁷. Banekapaciteten mellem København, Fyn og Padborg er nemlig i dag tæt på at være nået. I dag kører der ifølge DB Schenker³⁸ 40 tog pr. dag på banekapaciteten, som på nuværende tidspunkt er 50 tog pr. dag. Banekapaciteten forventes af DB Schenker at være opbrugt i 2016. Med Femern Bælt-forbindelsen³⁹ stiger kapaciteten for godstog i timen i hver retning over Sjælland, men implicit vil det også have gavnlige effekter på kapaciteten over Sydjylland og Fyn, fordi disse relationer aflastes, når internationale tog primært omdirigeres til Femern-forbindelsen.

I dag går alt godstransport på bane over Storebælt. Det er Transportministeriets forventning, at tilnærmelsesvis alt godstransport i transit gennem Danmark på jernbane vil ændre rute fra Storebæltsforbindelsen til Femern Bælt-forbindelsen (Trafikministeriet, 2005) på grund af den sparede afstand, transporttid og økonomi. Ifølge DB Schenker Rail Scandinavia er omfanget dog afhængigt af en række forhold, så som:

- Pris for overfart over den faste Femern Bælt-forbindelse
- Udvikling i tysk jernbaneinfrastruktur (herunder elektrificering)

³⁷ Der kommer derudover også en opgradering af jernbaneinfrastrukturen mellem Ringsted og Rødby og en ny bane mellem København og Ringsted over Køge

³⁸ DB Schenker Rail Scandinavia kører i dag godstog mellem Århus/Fredericia og HTTC og mellem Hamborg (Marchen) og Sverige

³⁹ Det forventes, at 78 godstog pr. dag vil passere Femern Bælt-forbindelsen 5 år efter åbningen i 2021. Kilde: <http://www.femern.dk/footer/faag/okonomi-trafik-og-finansiering>

- Pris for kørsel mellem Køge og Ringsted
- Generel prisudvikling og afgiftsstruktur og dermed konkurrencevilkår
- Hvorvidt DB Schenker Rail Scandinavia får mere gods og flere kunder østfra i fremtiden. I dag kommer godset/kunderne primært fra Vesteuropa, hvorfor det ikke giver mening at anvende den fremtidige faste forbindelse for at spare tid og afstand

Samlet set er det DB Schenker Rail Scandinavias opfattelse, at Femern Bælt-forbindelsen kun vil blive anvendt såfremt omkostningerne ved kørsel over Femern Bælt-forbindelsen (i form af kørselsomkostninger + skatter + strækningen i Tyskland også er elektrificeret og udbygget) er mindre end ved anvendelsen af Storebæltsforbindelsen, respektivt at den opnåede profit er højere.

Femern Bælt-forbindelsen vil dog under alle omstændigheder være en aflastning for jernbanekapaciteten i sydvest Danmark og den forventes samtidig at kunne gøre HTTC til en attraktiv intermodal hub ved f.eks. samarbejde med CMP.

DB Schenker Rail Scandinavia peger i den forbindelse på, at det kan vise sig at være en fordel for landene i Baltikum at sejle gods til CMP for dernæst at omlade det til tog for efterfølgende at køre det videre ned i Europa. Såfremt dette måtte vise sig realiserbart, vil disse aktiviteter dog tilfalde CMP Malmø (pga. kombiterminalen i CMP Malmø), hvilket ikke fører til yderligere aktiviteter i Hovedstadsregionen, med mindre godset også håndteres i HTTC.

7.2.2 Konklusion

Femern Bælt-forbindelsen vil påvirke godsomsætningen i HTTC med større godsmængder.

Der forventes mere lastbilgods til Hovedstadsregionen som følge af Femern Bælt-forbindelsen. Dog er det begrænset i og med der er tale om samlet set 110.000 tons gods, hvoraf en ukendt andel heraf formentlig skal via HTTC.

For så vidt angår jernbanegods, er der tvivl om hvor meget jernbanegods, der vil passere Femern Bælt-forbindelsen, da dette vil afhænge af hvor godset kommer fra og hvor det skal til og hvorvidt der vil være tidsmæssige og økonomiske fordele forbundet hermed. I dagens situation kommer det meste jernbanegods fra Vesteuropa, hvor ruten via Sønderjylland og Storebæltsforbindelsen jf. DB Schenker Rail Scandinavia opfattelse fortsat vil være den optimale rute til, hvilket er i modstrid med Transportministeriets prognoser. Dette skal ses i lyset af de ovenfor nævnte usikkerhedsforhold om priser, afgifter m.v.

På trods af usikkerhederne omkring togselskabernes benyttelse af Femern Bælt-forbindelsen viser de officielle prognoser, at fremtiden vil byde på en væsentlig stigning i jernbanegods. Hovedparten (15,3 mio. tons, jf. kapitel 3) er dog i transit gennem Danmark primært mellem Sverige og Tyskland, mens 4,7 mio. er gods til Hovedstadsområdet, hvoraf hovedparten må forventes at skulle via HTTC. Stigningen må forventes at påvirke både omsætningen og beskæftigelsen i kombiterminalen i HTTC positivt uden at det dog på nuværende tidspunkt kan kvantificeres.

7.3 Case 3: Københavns Lufthavn (CPH)

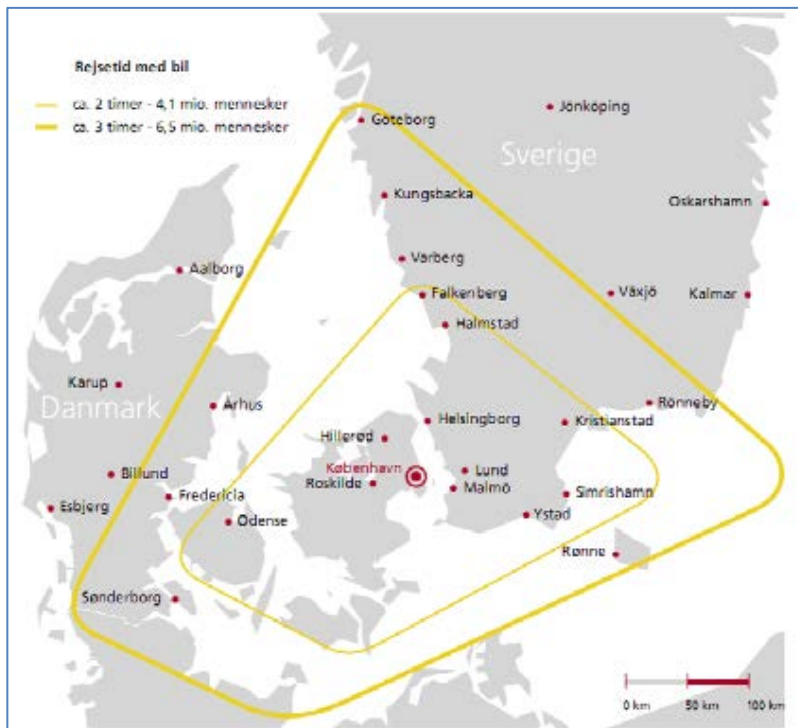
CPH fungerer som hub for flyselskabet SAS samtidig med, at en lang række øvrige flyselskaber opererer fra lufthavnen.

CPH er i dag arbejdsplads for ca. 22.000 mennesker samlet set, hvoraf CPH har ca. 2.000 ansatte, der håndterer security og driver og udvikler CPH's infrastruktur og forretning. De yderligere ca. 20.000 arbejdspladser er fra de fly- og handling-selskaber, rejsebureauer, butikker og servicevirksomheder m.v. der opererer i lufthavnen og som tæller mere end 500 virksomheder i CPH (www.cph.dk).



Figur 13. Københavns Lufthavn. Kilde: CPH

CPH's markedsgrundlag er i dag kendetegnet ved primært at være befolkningen indenfor geografien Sjælland og Fyn, samt Sydsverige (Skåne), hvilket giver et primært markedsgrundlag på ca. 4,1 mio. mennesker inden for en afstand af ca. 2 timers kørsel fra lufthavnen. Såfremt markedsgrundlaget udvides til en afstand på ca. 3 timers kørsel fra lufthavnen, vil markedsgrundlaget også nå Sønderjylland, Østjylland og Nordtyskland og dermed stige til 6,5 mio. indbyggere, jf. nedenstående figur.



Figur 14. København Lufthavns "catchment area". Kilde: Copenhagen Economics (2009).

Antallet af passagerer i 2011 var ca. 19,4 mio. passagerer i CPH. Dette forventes at stige til ca. 20 mio. passagerer i 2012 (www.cph.dk), hvilket vil være en stigning på ca. 3 % ift. 2011. Ud af de ca. 19,4 mio. passagerer i 2011 udgjorde ca. 2 mio. passagerer indenrigstrafik mens den resterende hovedpart udgjordes af udenrigstrafik (herunder rute og charter).

7.3.1 Konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen

Femern Bælt-forbindelsen vil føre til en række fordele for den generelle trafik i forhold til tid og fleksibilitet. Ventetiden ved færgerne vil blive elimineret, og en tur på tværs af bæltet vil, med kun 15 minutters køretid, være væsentligt hurtigere end i dag hvor sejltiden tager ca. 45 min. En fast forbindelse vil samlet set betyde en reduktion på ca. 1 times rejsetid mellem København og Hamborg og en togtur herimellem vil kunne foretages på ca. 3 timer mod i dag ca. 4½ time (www.femern.dk).

Rejsetiden vil kunne reduceres yderligere, såfremt en højhastighedsbane⁴⁰ over Femern Bælt-forbindelsen realiseres. Ifølge STRING (2012) vil der med en højhastighedsbane opnås en rejsetid på 2½ time fra København til Hamborg som endvidere teoretisk kan bringes ned til 1½ time, såfremt togene kan køre stærkt.

⁴⁰ En højhastighedsjernbane er en jernbanestrækning, der kan trafikeres med hastigheder på mindst 200 km/t. I EU definerer EU-direktiv 96/48 en *højhastighedsbane* som en ny bane tilpasset mere end 250 km/t, eller en opgraderet bane tilpasset mindst 200 km/t

Femern Bælt-forbindelsen vil dermed potentielt kunne åbne op for et helt nyt markedsområde i Nordtyskland. Det drejer sig om geografien og befolkningen i Ost Holstein og Hamborg, der i dag ikke er tilgængelige for CPH, men hvor CPH med Femern Bælt-forbindelsens realisering får mulighed for at tiltrække disse. Dette skyldes at områder som f.eks. Lübeck med et befolkningsunderlag på ca. 1 mio. mennesker⁴¹, med realiseringen af Femern Bælt-forbindelsen kommer inden for ca. 2,5 timers rejsetid af CPH, hvilket er tæt på CPH's primære markedsopland. Metropolområdet Hamborg med sine ca. 3.7 mio. indbyggere⁴² kommer indenfor en rejsetid på ca. 3 timer fra CPH, og udgør derfor også et potentielt nyt markedsopland.

De potentielle nye kunder i Nordtyskland har dog alternativer til CPH. Ikke mindst lufthavnene i Hamborg og Berlin.

Lufthavnen i Hamborg (Flughafen Hamburg GmbH) er den 5. største lufthavn i Tyskland med 13,5 mio. passagerer i 2011⁴³. Lufthavnen har oplevet en betydelig vækst gennem årene, men er dog ikke en hub for et stort luftfartsselskab, som CPH er det for SAS med mange oversøiske ruter og destinationer. Ruterne er primært ruter internt i Europa.



Figur 15. Flughafen Hamburg GmbH. Kilde: Hamburg Airport

Foruden Flughafen Hamburg GmbH ventes der åbnet en ny lufthavn i Berlin (Flughafen Berlin-Brandenburg International Airport GmbH) med en kapacitet på 27 mio. passagerer. Den nye lufthavn i Berlin forventes at blive en hub for Air Berlin med forventet betjening af 170 ruter⁴⁴. Oprindeligt var åbningsdatoen sat til oktober 2013, men på nærværende tidspunkt er åbningsdatoen udskudt til det uvisse. Åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil betyde, at der for Hamborg Lufthavn åbner sig et nyt marked i Østdanmark. Tilsammen får befolkningen i Region Hovedstaden og Region Sjælland, på ca. 2.5 mio. mennesker, mulighed for at nå Hamborg på ca. 3 timer (eller derunder for borgerne på Sydsjælland).

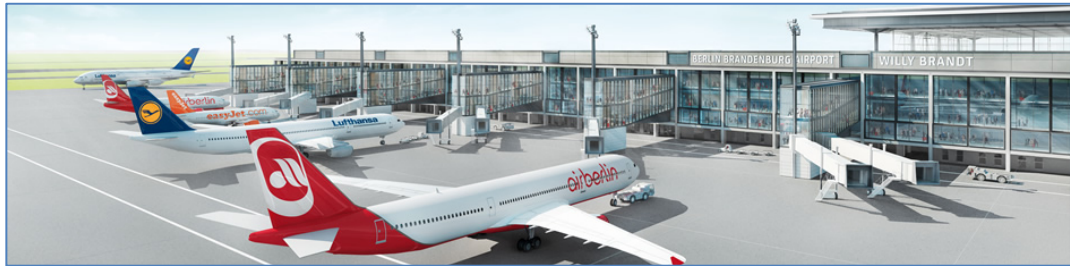
⁴¹ Befolkning indenfor 30 min. kørsel af Lübeck

⁴² Befolkning indenfor 30 min. kørsel af Hamborg

⁴³ http://www.ham.airport.de/en/c_figures_traffic_figures.html

⁴⁴ <http://preview.berlin-airport.de/en/company/about-us/facts-and-figures/index.php>

Desuden forventes Lufthavnen i Berlin, at få ca. 7 mio. flere passagerer end CPH havde i 2012, såfremt kapaciteten realiseres. De 2 eksisterende lufthavne i Berlin (Tegel og Schönefeld) havde den 28.12.2012 tilsammen 25 mio. passagerer⁴⁵. Hvorvidt den nye lufthavn i Berlin får 170 ruter anser CPH som tvivlsomt i skrivende stund, da realiseringen af den nye lufthavn i Berlin vil afhænge af de nødvendige investorer og investeringer, som endnu ikke er fundet. CPH har til sammenligning 140 destinationer, heraf 24 inter-kontinentale.



Figur 16. Illustration af den fremtidige "Flughafen Berlin Brandenburg GmbH".⁴⁶

Det er vigtigt at understrege, at den nye lufthavn i Berlin er under udvikling og det derfor ikke vides om lufthavnen reelt vil få 170 ruter. Såfremt visionen for Berlin Lufthavn ikke er realiseret efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, vil CPH's muligheder for at tiltrække passagerer i Nordtyskland være betydeligt bedre end med en fuldt realiseret Berlin lufthavn. P.t. skal visionen om den nye Berlin Lufthavn være realiseret i 2016⁴⁷.

Copenhagen Economics (2012) har for Region Hovedstaden analyseret, at Berlin Lufthavn i dagens situation i ruter overlapper CPH med 62 % mens Hamborg Lufthavn overlapper med 66 %.⁴⁸

7.3.2 Konklusion

CPH får med Femern Bælt-forbindelsen mulighed for at tiltrække nye kunder i Nordtyskland på de ruter, der ikke betjenes af flyselskaber i lufthavnene i Hamborg og Berlin som primært er de lange interkontinentale flyruter. Det vil primært være tyskere bosat nord for Hamborg i geografien omkring Lübeck (svarende til ca. 1 mio. mennesker) der vil være et fremtidigt potentiale for CPH.

På den anden side får Hamborg Lufthavn mulighed for at tiltrække borgere i Østdanmark på de ruter der betjenes i Hamborg og ikke i CPH. Det vurderes dog kun at dreje sig om ca. 150.000 mennesker i den sydlige del af Region Sjælland (grundet sparet rejsetid og økonomi).

Netto vil CPH med Femern Bælt-forbindelsen have mulighed for at forbedre sit markedsopland med ca. 850.000 mennesker, som alt andet lige ikke vil være tilfældet.

⁴⁵ <http://preview.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-12-28-25-millionster-passagier/index.php>

⁴⁶ <http://preview.berlin-airport.de/en/company/index.php>

⁴⁷ <http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/20120503.1135.369599.html>

⁴⁸ Copenhagen Economics, "Højhastighedstog i Norden", s. 26

Der vil også være et potentielt markedsopland til CPH i og omkring Hamborg, men dette potentiale afhænger af, hvorvidt den nye Berlin Lufthavn lykkes med sin udvikling (170 ruter). Endvidere afhænger det naturligvis også af hvilke nye ruter det vil lykkes Hamborg Lufthavn at etablere i fremtiden.

Samlet set er det vurderingen, at mulighederne for tiltrækning af nye passagerer og nye arbejdspladser til CPH med Femern Bælt-forbindelsen er større end truslerne fra Hamborg og Berlin.

Såfremt det vil lykkes for CPH at tiltrække 850.000 nye passagerer som følge af Femern Bælt-forbindelsen vil dette svare til mellem 800 og 1300 nye direkte og afledte arbejdspladser (se "The social and economic impact of airports in Europe", 2004).

8 PERSPEKTIVERING OG ANBEFALINGER

8.1 Fremstillingserhverv

Udenrigsministeriets Eksportråds opgørelse over eks – og importsaldo mellem Danmark og Tyskland viser, at der indenfor den seneste årrække er observeret, at Danmark grundlæggende importerer mere fra Tyskland end omvendt⁴⁹. Dog med forskel indenfor de forskellige varekategorier, hvor det især er import af maskiner og transportmidler, herunder personbiler, der importeres betydeligt mere end der eksporteres fra Danmark.

Ud fra de tilgængelige datakilder om handelsmængderne, fordelt på varetyper ift. eks- og importforhold for Region Hovedstaden kan en entydig tendens af forholdene derfor ikke direkte observeres. Følgelig har det heller ikke været muligt at aflede den fremtidige udvikling af eks- og import ud fra de overordnede handelsdata for Danmark, hvorfor opgørelsen af resultaterne også er vist for, hvad 1 mio. kr. mer-eksport (netto) for Region Hovedstaden ville betyde.

En eksisterende rapport, i regi af IBU-arbejdet (2010) giver dog et bud. Her er gods-transportmodellen GORM anvendt til at foretage godstransportfremskrivninger til Østdanmark i 2020 og 2030. Undersøgelsen antager, at den faste Femern Bælt-forbindelse vil stå klar i 2020 og anvender almene vækstrater for økonomisk udvikling og handel, hvor importen for Østdanmark vokser stærkere end eksporten. Det forventes her, at importen for Østdanmark, mængdemæssigt, vil vokse stærkere end eksporten (Rambøll og Tetraplan, 2010). En anden undersøgelse udført i regi af IBU-arbejdet, vurderer, at balancerne mellem import og eksport på Sjælland vil være uhyre skæve, med en klar overvægt af import (Region Sjælland, 2009).

Set i lyset af overstående fundne tendenser for Sjælland og Østdanmark må Region Hovedstaden formentlig forvente, at imødese et tab på eksportmarkedet på sigt. Såfremt Region Hovedstaden skal have fordel af Femern Bælt-forbindelsen vil det kræve tiltag, der ændrer import/eksport balancen, således at fremstillingserhvervet i Region Hovedstaden øger eksporten i forhold til importen.

Det vil være de enkelte virksomheder i fremstillingserhvervet i Hovedstadsregionen, der har ansvar for en strategi for, hvordan den fremtidige eksport til Tyskland med Femern Bælt-forbindelsen kan øges. Den offentlige sektor herunder staten, Region Hovedstaden og kommunerne kan bidrage med at skabe de mest optimale rammer for en forøgelse af eksporten til Tyskland.

⁴⁹ Se <http://um.dk/da/eksportraadet/markeder/eksporten-i-tal/>

8.2 Detailhandel

Det formodes, som nævnt, at der i de første år efter åbningen af den faste forbindelse kan forventes forholdsvis stærke negative priseffekter, som kan trække omsætningen i detailhandlen nedad i Danmark. Derfor forventes det også, at de negative effekter vil have aftaget i nogen grad i 2030, som følge af en grad- eller delvis tilpasning af prisniveau og generelle konkurrencevilkår, som må forventes at opstå på sigt i områderne tæt ved forbindelsen.

Den øgede trafikmængde forventes desuden, i kraft af sig selv, at danne et langsigtet vækstpotentiale for Region Hovedstaden. Ud fra den tilgængelige viden kan det dog ikke siges, hvor stor disse konsekvenser bliver ift. den forventede øgede grænsehandel i Tyskland og hvor stor udfordringen for branchen dermed reelt bliver.

Såfremt Femern Bælt-forbindelsen ikke skal føre til forøget grænsehandel i Danmark, kræver det en formindskelse af prisniveauet i Danmark. Det er regeringen og Folketinget der kan ændre dette forhold ved at sænke afgifterne på de konkurrenceudsatte varer, så fordelene ved at handle i Tyskland formindskes.

Detailhandlen kan, såfremt det måtte være økonomisk muligt, sænke priserne på konkurrenceudsatte varer. Dette afhænger naturligvis af avancen på varerne. Hvorvidt dette er en mulighed, må være op til detailhandlen selv at vurdere.

8.3 Bygge- og anlægserhverv

Fra Tabel 33 og Tabel 34 fremgik det, at bygge og anlægserhvervet i Region Hovedstadens efterspørgsel efter faglært arbejdskraft vil være større end det samlede udbud i Østdanmark, dog er der ikke taget højde for pendlingen der kunne finde sted mellem Jylland/Fyn og Region Hovedstaden.

Den øgede pendling fra Tyskland kan således være en mulighed for Region Hovedstaden for at få dækket en del af den øgede behov for faglært arbejdskraft. Dog forventes det ikke, at denne mer-pendling fra Tyskland vil påvirke den gensidige afhængighed mellem Region Sjælland og Region Hovedstaden.

Det må være i Region Hovedstadens interesse at sikre mest mulig pendling mellem Danmark og Tyskland efter Femern Bælt-forbindelsens realisering. Pendling vil sikre en større tilgængelighed af nødvendig arbejdskraft til bygge- og anlægserhvervet, hvilket vil bidrage til et større udbud af arbejdskraft.

Region Hovedstaden bør derfor arbejde på, at der sker størst mulig grænseoverskridende pendling fra Nordtyskland til Hovedstadsregionen. Dette vil dog kræve en politisk indsats fra både den tyske Bundestag og det danske Folketing, der skal skabe rammerne for, at det i endnu højere grad end det er tilfældet i dag er muligt at bo i Tyskland og arbejde i Danmark.

Turisme

Analysen viste, at der forventes et mærkbart øget antal overnatninger i Hovedstadsregionen. Disse overnatningers afledte omsætningseffekter indgik i input-output modellen og det fandtes, at der er potentiale for forholdsvis store positive afledte effekter af den faste Femern Bælt-forbindelse.

Dog vil udviklingen og potentialet komme til at afhænge af en række faktorer. Foruden udviklingen af turismemarkedet og den generelle økonomiske udvikling, vil faktorer så som udviklingen af flytrafikken og disses priser også komme til at påvirke potentialet.

Kommer der således forholdsvis hurtige og billige flyafgange fra Hamborg, Berlin og København til destinationer udenfor Femern Bælt regionen må det forventes, at gæster vil tage længere væk også på kortere ferier.

Krydstogsturismen stiger i øjeblikket og med en fast forbindelse vil potentialet for et udvidet kundegrundlag hertil potentielt stige. Dog må krydstogterne fra København også forvente øget konkurrence fra f.eks. Hamborg og Kiel.

København, og dermed Region Hovedstaden, har den umiddelbare fordel, at den er den eneste hovedstad i Femern Bælt regionen. Allerede i dag er der et større antal internationale gæster end i de andre regioner, og hovedstaden har gode internationale flyforbindelser. Alt afhængig af om Berlin – Brandenburg International Airport får mange og konkurrencedygtige flyafgange vil konkurrencen herfra intensiveres. Det anses derfor som essentielt, at de gode internationale forbindelser i CPH opretholdes og styrkes i fremtiden.

Den faste forbindelses forøgelse af mobiliteten i hele regionen gør, at andelen af intra-regionale turister forventes at øges. Endagsturisternes andel forventes at stige lokalt i landene, men vil generelt øges på grund af de forberede togforbindelser. Især forventes citybreaks og "meetingsincentives-turismen"⁵⁰ at øges.

Med en stor grad af indenrigsturisme i Sydsverige, Nordtyskland og Danmark er der potentiale for, at få nogle af disse turister til København med en fast forbindelse. Dog må konkurrencen fra Hamborg forventes at stige. Ligesom København er Hamborg nemlig mindre sæsonafhængig end mange af de andre regioner i Femern Bælt regionen og andelen af erhvervsturismen er forholdsvis høj.

⁵⁰ Erhvervsturismen

9 KILDER

Center for Regional forskning og Turisme (2011): Basisfremskrivning_vers.2011

Christian Wichmann Matthiesen (2011): Den faste Femern Bælt-forbindelse: Regionale udviklingsperspektiver

Copenhagen Economics (2009): Der er noget i luften.

Copenhagen Economics (2012): Højhastighedstog i Norden

Danmarks Statistik

Danmarks Transportforskning (2007): Langsigtet fremskrivning af vejtrafik. Indikation af fremtidige problemområder

Eurostat

Femern A/S (2011): Den faste forbindelse over Femern Bælt: projekt og region

Femernbelt Development, Pendling i Femern Bælt
nen: <http://www.femern.info/da/Presse--Generel-info-om-Femern-Bælt-regionen/Fakta-om-Femern-Bælt-regionen/Pendling-og-bosatningsmonste-i-Femern-Bælt-regionen/>

Fehmarn Belt Traffic Consortium (2003): Fehmarn Belt Forecast – Final Report 2002 ‘

IBU Øresund (2009): International godstransport i Øresundsregionen. Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt.

Madsen B. og P.A. Stouge T (1996) Rapport om EMIL modellen. AKF forlaget

Mandag Morgen / Region Hovedstaden (2012): Infrastruktur – nye veje til vækst

New Insight (2011): "Turisme i Øresundsregionen – Delrapport 1, omfang og sammenhæng af job i turismeerhvervet"

Rambøll og Tetraplan (2010): IBU Öresund – Freight Transport Forecasts for 2020 and 2030 using the modelling tool GORM

Region Hovedstaden, Region Sjælland, Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland og Bornholms Regionskommune (2012): Regionaløkonomiske perspektiver – arbejdsmarkedet og erhverv frem til 2024 (dokumentationsrapport)

Syddansk Universitet (2007): Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling.

Syddansk Universitet (2012): Ny viden

Tetraplan (2008): Øresundsregionen og den faste forbindelse via Femern

Bælt

TourismDesign (2012): Building Tourism in the Fehmarnbelt region. Statistical Benchmark Analysis produced for the STRING Partnership

Trafikstyrelsen (2010): Kombiterminal ved Køge – Markedsanalyse

Trafikstyrelsen (2012): Working paper on terminal analysis within the consultant services for East West Transport Corridor II, Task 4E

TransBaltic: (2010): TransBaltic scenarios and foresight 2030

TransBaltis: (2012): The potential for the Høje Taastrup Terminal as a dry port for the industry in Zealand

Transportministeriet (2011): Danmark som Transportland i det internationale transportsystem

Trafikministeriet (2005): Banegods i Danmark med relation til Femern Bælt

Transportministeriet (2012): Infrastruktur under en grøn omstilling – to danske eksempler. http://uppdrag.net/ni2012/PPT_12/Infrastruktur_under.pdf

Udenrigsministeriet –
det: <http://um.dk/da/eksportraadet/markeder/eksporten-i-tal/>

VisitDenmark (2011): Turismens økonomiske betydning i Danmark

VisitDenmark's (2012): Forecast Turismen i Danmark 2012-2015

VisitDenmark (2012): The Economic Contribution of Meeting Activity in Denmark

Vækstforum Hovedstaden (2011): Hovedstadsregionen - Metropol med lokalt afsæt - Nye tal om faktiske erhvervsforhold, 2011

Wonderful Copenhagen (2011): Turismen i tal 2011

Wonderful Copenhagen (2011): Turistundersøgelsen 2011

World Travel and Tourism Council (2012): Travel and Tourism, Economic Impact 2012, Denmark

www.byoghavn.dk/da-dk/cphport/cmport.aspx

www.cmport.com/en-GB/Corporate/Finance/Facts%20and%20Figures%2054.aspx

www.cph.dk

www.femern.dk

www.femern.dk/forside/okonomi/trafikprognose (2012)

www.fehmarnbelt-portal.de/dk/vaekstregion/initiativer/string/

<http://www.ham.airport.de>

www.httc.dk/

www.rejseplanen.dk

www.wonderfulcopenhagen.dk/aarsberetning2011/dk/krydstogter-runder-milliardomsaetning

www.berlin.de/landespressestelle/archiv/20120503.1135.369599.html

<http://preview.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-12-28-25-millionster-passagier/index.php>

10 BILAG

10.1 Interviewliste

Virksomhed/organisation	Interviewede person
HTTC	Svend Aage Petersen
DB Schenker Rail Scandnavien	Gottfried Eymmer
DB Schenker Rail Scandnavien	Benny Spangsborg
CMP	Gert Nørgaard
CPH	Henrik Peter Jørgensen
CPH	Susanne Arildsen
STRING	Jacob Vestergaard

Tabel 32. Liste over interviewede personer til caseundersøgelserne

10.2 Konkretisering af tilgang til fremskrivningen af de trafikale tal og effekterne af den faste Femern Bælt-forbindelser

Fremskrivningerne i nærværende projekt er opdelt i to trin og uddybes for både passager- og godsudvikling. Resultaterne vises i afsnit 3.5.1 og 3.5.2.

Trin 1: Fremskrivning til 2021

Persontransport:

Fremskrivningen af passagerantallet tager udgangspunkt i Femern A/S (2012) tal for trafikken de første 12 måneder efter åbning af Femern forbindelsen.

I fremskrivningen af biltrafikken anvendes samme belægningsgrad for bilerne som er anvendt i FTC prognosen (2003) for "Case B" scenariet. Dette er 2,4 personer pr. bil og 35 personer pr. bus.

Banetrafikken antages at være den samme som "Case B" scenariet, da Femern A/S (2012) heller ikke ændrede denne. Derfor er tallene fra FTC's prognose fremrykket til 2021.

Gods:

Udviklingen i lastbiltrafikken i 2021 har afsæt i Femern A/S' finansielle analyse (2012), hvor det er angivet antal lastbiler pr. år på Femern i 2021.

Bane trafikken antages at være den samme som "Case B" scenariet og er derfor fremskrevet til 2021 jf. forventet vækst.

Trin 2: Fremskrivning til 2030

Persontransport:

I den finansielle analyse fra Femern A/S (2012) fremskrives antallet af køretøjer over den faste Femern Bælt-forbindelse til 2030. For at finde antallet af personer i biler benyttes belægningsgraden fra FTC rapporten (2003), jf. "trin 1". Forholdet mellem

de forskellige slags køretøjer antages at være det samme som fra 2021, som benyttes og ganges op med de nye data for 2030. Ligeledes anvendes fordelingen af antallet af passagerer på de forskellige korridorer jf. "Reference Case" og "Case B" (FTC, 2003), som ganges op med de nye tal.

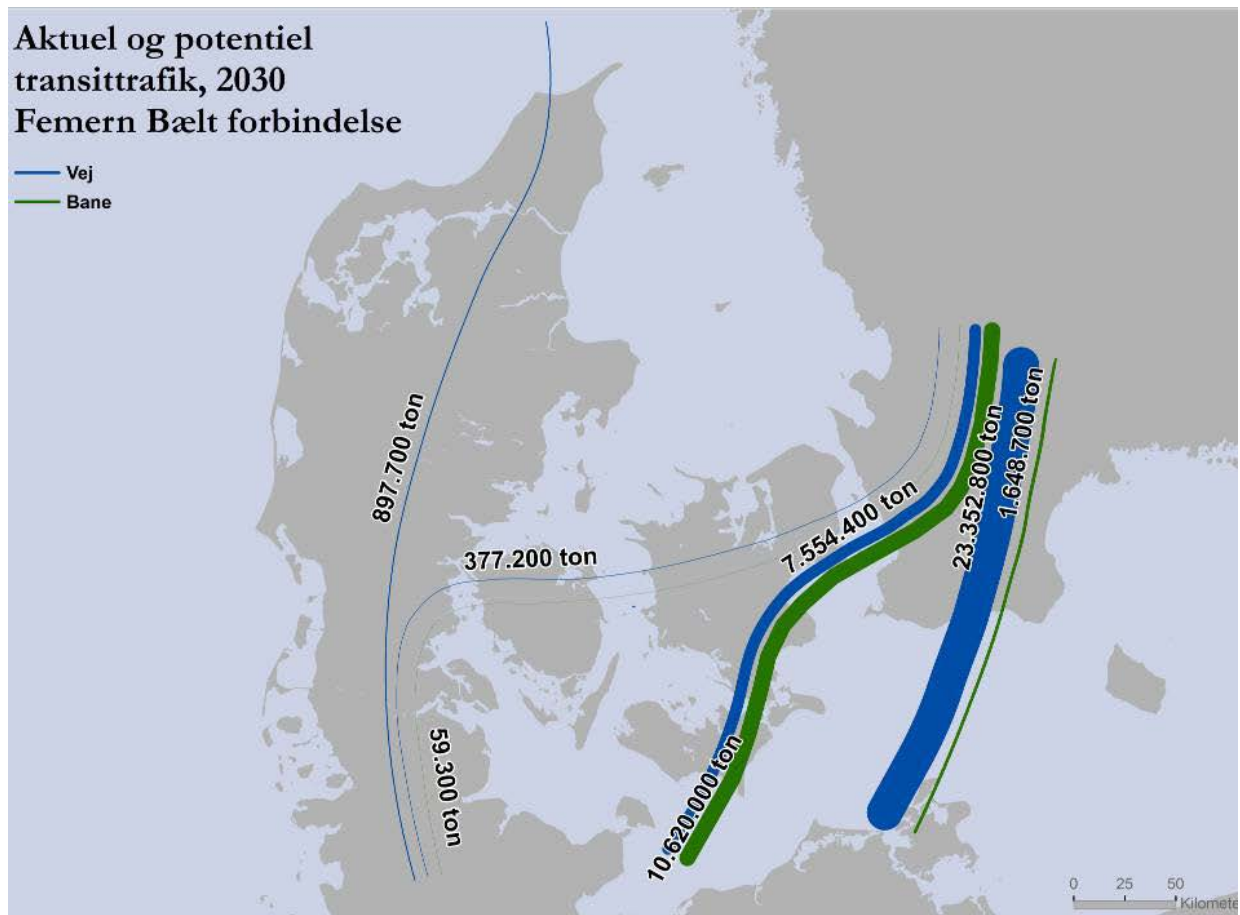
For udviklingen i antallet af banepassagerer antages en vækst på 1,7 %, jf. forudsætningerne opridset i afsnit 3.4.

Gods:

Forventningen til antallet af passerende lastbiler i 2030 beror også på Femern A/S' forventninger til det antal, som forventes at passere over den faste Femern Bælt-forbindelse i 2025. Fremskrivningen til 2030 baseres også på den antagne vækst på 1,7 %, jf. forudsætningerne opridset i afsnit 3.4.

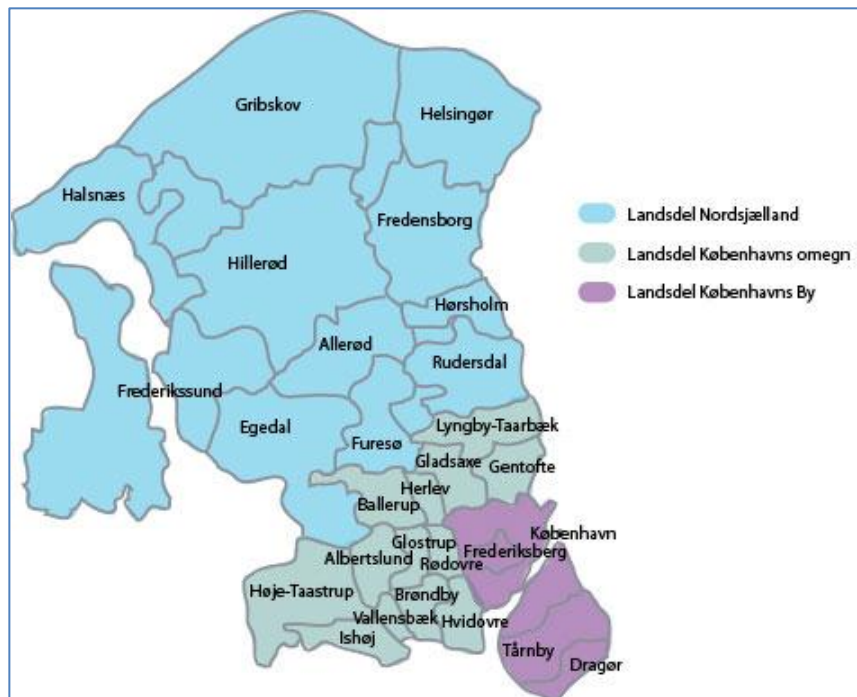
Femern A/S forventer 78 tog pr. døgn i 2025. Denne forventning benyttes og mængden af gods transporteret på bane estimeres dermed ved at finde forholdet mellem "ton pr. vogn", fra FTC's prognose (2003), og det forventede antal tog pr. døgn.

10.3 Transittrafik i 2030 på vej og bane



Figur 17. Potentiel transittrafik på vej og bane i 2030. Kilde: Transportministeriet (2011).

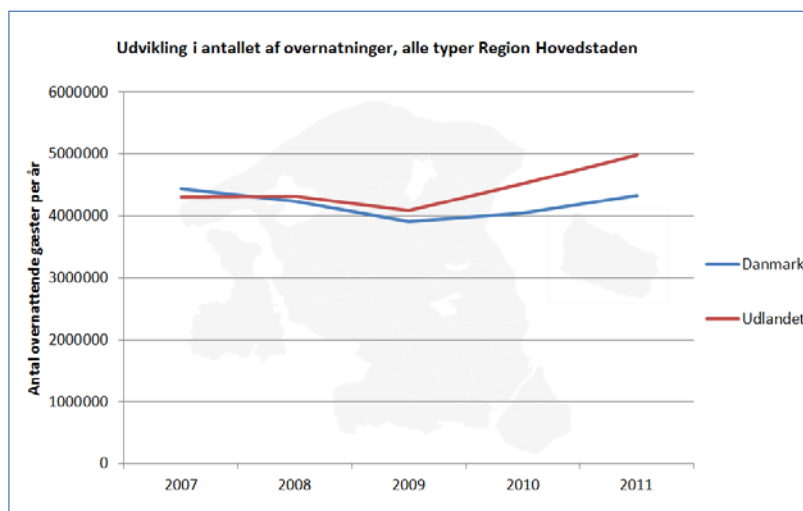
10.4 Landsdele i Region Hovedstaden



Figur 18. Region Hovedstaden opgjort på landsdele, jf. Danmarks Statistik, dog uden at vise Landsdel Bornholm. Kilde: Vækstforum Hovedstaden (2011)

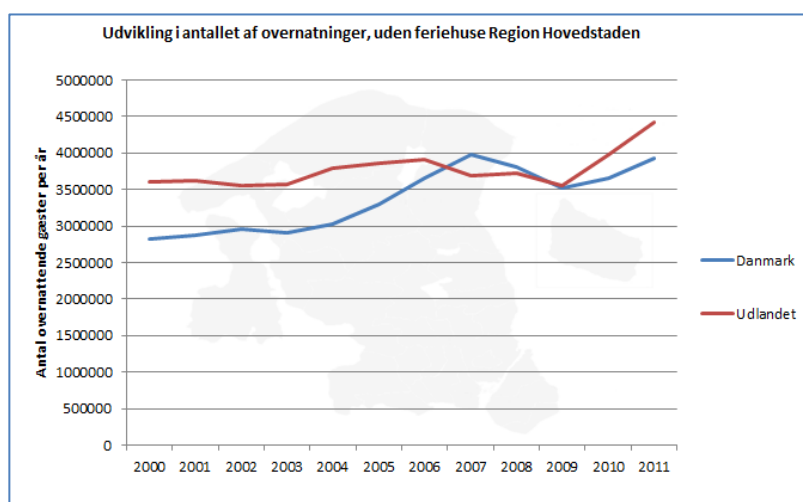
10.5 Udvikling i antallet af overnatninger i Region Hovedstaden

Figurene illustrerer antallet af overnattende gæster fra henholdsvis Danmark og udlandet med og uden feriehuse. Det fremgår at udenlandske gæster i 2011 udgjorde den største andel af overnattende gæster i Region Hovedstaden.



Figur 19. Udvikling i antal overnatninger i Region Hovedstaden. Kilde: Danmarks Statistik

Fra 2007-2011 inklusive feriehuse har den gennemsnitlige årlige vækst for udenlandske gæster været 3,7 % hvor den for danske gæster har været aftagende med -0,6 % p.a. Væksten i antallet af overnatninger i Region Hovedstaden har været generelt været højere end på landsplan, dog har væksten i Region Hovedstaden fulgt samme tendens som på landsplan (Danmarks Statistik).



Figur 20. Udvikling i antal overnatninger, uden feriehuse, i Region Hovedstaden. Kilde: Danmarks Statistik

Ses der på overnatninger uden feriehuse, er det flest svenskere som overnatter i Region Hovedstaden. Tælles overnatninger i feriehuse med, så er der flest overnattende Tyske gæster.

10.6 Arbejdskraftbalance i Region Hovedstaden og Region Sjælland

Tabellerne viser arbejdsudbuddet og arbejds efterspørgslen i de to regioner. Region Hovedstaden vil i 2030 have et højere udbud af arbejdskraft end efterspørgslen for ufaglærte. Desuden vil efterspørgslen efter faglært arbejdskraft være højere end udbuddet. Region Hovedstaden forventes derfor at blive afhængig af faglært arbejdskraft udenfor regionen på sigt.

Region Hovedstaden		Udbud			Efterspørgsel			Balance		
År	2010	2021	2030	2010	2021	2030	2010	2021	2030	
Ufaglærte	291.561	307.105	320.437	295.475	290.025	285.641	-3.914	17.080	34.796	
Faglærte	231.530	211.418	196.270	253.004	238.993	228.108	-21.474	-27.575	-31.839	
KVU	48.018	53.499	58.446	53.464	58.824	63.607	-5.446	-5.325	-5.161	
MVU	158.709	179.870	199.266	163.740	185.615	205.670	-5.031	-5.745	-6.404	
LVU	128.330	159.893	191.412	127.747	157.693	187.347	583	2.200	4.065	
Alle	858.148	913.125	960.716	893.430	932.408	965.560	-35.282	-19.282	-4.844	

Tabel 33. Udbud, efterspørgsel og balancen for Region Hovedstaden, fordelt på uddannelsesniveauer. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

I Region Sjælland forventes der i 2030 at være overudbud både af arbejdskraft med ufaglært baggrund og faglært uddannelsesbaggrund.

Region Sjælland		Udbud			Efterspørgsel			Balance		
År	2010	2021	2030	2010	2021	2030	2010	2021	2030	
ufaglærte	132.154	128.682	125.909	109.671	102.151	96.383	22.483	26.531	29.526	
faglærte	155.196	147.175	140.921	119.418	116.682	114.490	35.778	30.493	26.431	
KVU	23.109	24.311	25.341	16.214	17.609	18.839	6.895	6.702	6.502	
MVU	61.063	64.221	66.926	52.831	58.351	63.294	8.232	5.870	3.632	
LVU	21.948	23.871	25.569	18.387	22.840	27.273	3.561	1.031	-1.705	
alle	393.470	388.373	384.253	316.521	317.944	319.113	76.949	70.430	65.140	

Tabel 34. Udbud, efterspørgsel og balancen for Region Sjælland, fordelt på uddannelsesniveauer. Kilde: Region Hovedstaden, Region Sjælland m. fl. (2012)

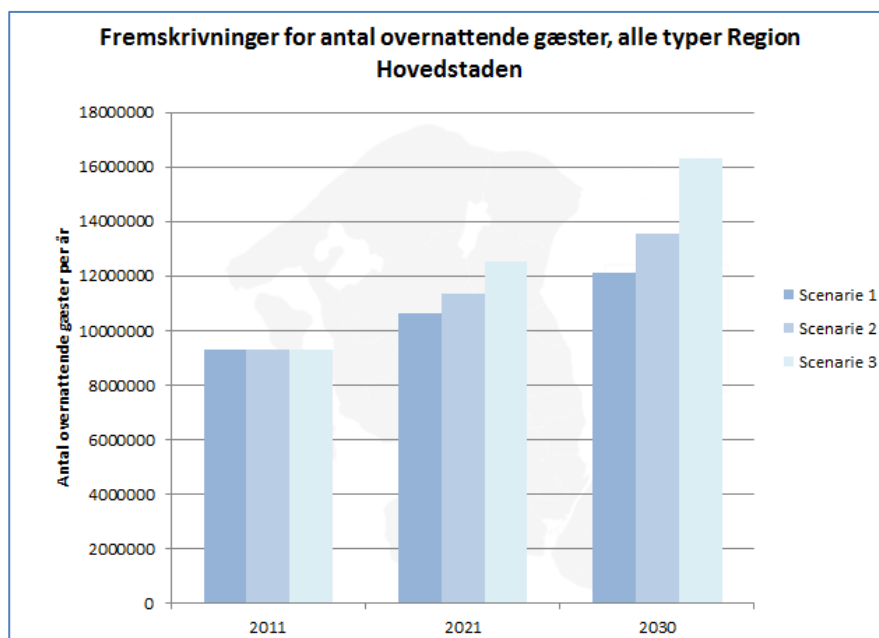
10.7 Tilgang til fremskrivning af turismen i Region Hovedstaden

Den samlede vækst i antallet af overnatninger i Region Hovedstaden fra 2007-2011 var i gennemsnit 1,6 % p.a. og ifølge VisitDenmark vil antallet af overnatninger fra 2010-2015 stige med 1,5 % p.a. i gennemsnit på landsplan.

I rapporten fra New Insight præsenteres fremskrivningsprocenter mellem 1 % - 3 % p.a. på landsplan og da Region Hovedstaden har fulgt samme væksttendens som på landsplan antages det derfor, at Region Hovedstaden fremover også vil følge den generelle udvikling i landet, dog med en udviklingstendens i den høje ende af landsprognoserne fra både VisitDenmark og New Insight.

Det antages derfor at Region Hovedstadens fremtidige vækst vil ligge mellem 1,5 % - 3 % p.a. Fremskrivningen er derfor foretaget for tre forskellige scenarier:

- Scenarie 1 følger VisitDenmarks prognose frem til 2015, hvor væksten er antaget i gennemsnit at stige med 1,5 % p.a. herefter der er antaget at væksten fortsat vil være 1,5 % p.a.
- Scenarie 2 er baseret på New Insights fremskrivning på 2 % hvor det antages at denne vækstrate vil gøre sig gældende indtil 2030
- Scenarie 3 er baseret på New Insights fremskrivning på 3 % hvor det antages at denne vækstrate vil gøre sig gældende indtil 2030



Figur 21. fremskrivninger for omsætningen i turismen i Region Hovedstaden. Kilde: New Insights og Grontmij

10.8 Beskæftigelsesmæssige effekter - Fremstillingserhverv

DB07	Virksomhed	Antal Ansatte
21.10.00- 21.20.00	CF Medicinalindustri	0,1250806
10.11.10- 12.00.00	CA Føde-, drikke- og tobaksvareindustri	0,0796891
26.11.00- 26.80.00	CI Elektronikindustri	0,0707434
28.11.10- 28.99.00	CK Maskinindustri	0,0627586
22.11.00- 23.99.90	CG Plast-, glas- og be- tonindustri	0,0552455
31.01.00- 33.20.00	CM Møbel og anden industri mv.	0,0536027
24.10.00- 25.99.00	CH Metalindustri	0,052317
20.11.00- 20.60.00	CE Kemisk industri	0,0487902
16.10.00- 18.20.00	CC Træ- og papirindu- stri, trykkerier	0,039947
27.11.00- 27.90.00	CJ Fremst. af elektrisk udstyr	0,0197309
13.10.00- 15.20.00	CB Tekstil- og læderin- dustri	0,0086815
19.10.00- 19.20.00	CD Olieraffinaderier mv.	0,0026899
29.10.00- 30.99.00	CL Transportmiddelind- dustri	0,0026535

10.9 Omsætningsmæssige effekter - Turismeerhverv

DB07	Virksomhed	Omsætning (kr.)
55.10.10	Hoteller	5.060.199
55.10.20	Konferencecentre og kursusejendomme	0
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	12.184.033
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	0
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	0
55.30.00	Campingpladser	3.110.406
55.90.00	Andre overnatningsfaciliteter	38.867.539
93.21.00	Lystbåde	473.700
56.10.10	Restaurant	39.688.371
49.31.10	Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	2.967.088
49.31.20	S-togstrafik, metro og andre nærbaner	2.967.088
49.32.00	Taxikørsel	2.967.088
49.39.20	Turistkørsel og anden landpassagertransport	2.967.088
79.11.00	Rejsebureauer	1.295.559
79.12.00	Rejsearrangører	1.295.559
91	Kultur og forlystelser	16.141.404
47	Detail	91.244.496
93.29.90	Andre forlystelser og fritidsaktiviteter	32.041.891

Turisme vej

DB07	Virksomhed	Omsætning (kr.)
55.10.10	Hoteller	3.976.970
55.10.20	Konferencecentre og kursusejendomme	-
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	9.575.815
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	-
55.20.00	Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	-
55.30.00	Campingpladser	2.444.566
55.90.00	Andre overnatningsfaciliteter	30.547.222
93.21.00	Lystbåde	372.296
56.10.10	Restaurant	31.192.340
49.31.10	Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	2.331.928
49.31.20	S-togstrafik, metro og andre nærbaner	2.331.928
49.32.00	Taxikørsel	2.331.928
49.39.20	Turistkørsel og anden landpassagertransport	2.331.928
79.11.00	Rejsebureauer	1.018.221
79.12.00	Rejsearrangører	1.018.221
91	Kultur og forlystelser	12.686.037
47	Detail	71.711.922
93.29.90	Andre forlystelser og fritidsaktiviteter	25.182.731

10.10 Resultaterne af input-output modellens beregninger på turismeområdet fordelt på bane og vej

Turisme, bane	Femern udvidet aktivitet	Husholdningers forbrug	Total
Beskæftigelse, Antal Personer			
Direkte beskæftigelse	402		402
Indirekte	73		73
Inducerede		99	99
Total beskæftigelse	475	99	575
Indkomstskabelse (Bruttoværditilvækst) Mio. Kr			
Direkte indkomst	122,9		122,9
Indirekte	41,8		41,8
Induceret		58,9	58,9
Total	164,7	58,9	223,6
Skatter, Mio. Kr.			
Direkte	37,5		37,5
Indirekte (Indirekte + Indkomst-)	12,9		12,9
Inducerede (Indirekte + Indkomst-)		18,8	18,8
Total	50,4	18,8	69,2
Produktionsværdi, Mio. Kr.			
Direkte	241,8		241,8
Indirekte	88,0		88,0
Inducerede		112,0	112,0
Total	329,8	112,0	441,8

Turisme, vej	Femern udvidet aktivitet	Husholdningers forbrug	Total
Beskæftigelse, Antal Personer			
Direkte beskæftigelse	318		318
Indirekte	58		58
Inducerede		79	79
Total beskæftigelse	376	79	455
Indkomstskabelse (Bruttoværditilvækst) Mio. Kr			
Direkte indkomst	98,6		98,6
Indirekte	33,2		33,2
Induceret		46,8	46,8
Total	131,7	46,8	178,6
Skatter, Mio. Kr.			
Direkte	30,0		30,0
Indirekte (Indirekte + Indkomst-)	10,2		10,2
Inducerede (Indirekte + Indkomst-)		15,0	15,0
Total	40,2	15,0	55,2
Produktionsværdi, Mio. Kr.			
Direkte	194,3		194,3
Indirekte	70,0		70,0
Inducerede		89,1	89,1
Total	264,3	89,1	353,4