NORDIC REAL ESTATE
& LEISURE

WHITE PAPER NR. 1

Feriecentre med helårsdrift øst og vest for Storebælt – og Femern-effekten

Hvor meget kan efterspørgslen efter feriecentre med helårsdrift øst for Storebælt vokse, når Femern Bælt-forbindelsen åbner – og hvad betyder det for kommuner, grundejere og investorer?

Nordic Real Estate & Leisure ApS

November 2026

Niels Feerup · niels@nrl.dk · +45 4015 1761
Henning Forsberg · +45 2020 9889
Irma Pedersens Gade 93 · 8000 Aarhus C · www.nrl.dk

Sammendrag

Femern-forbindelsen flytter Lolland og Sjælland tæt på Nordtyskland, men øst for Storebælt findes i dag kun ét stort feriecenter med helårsdrift. Det åbner en stor mulighed for de kommuner, grundejere og investorer, der handler i god tid.

- **Udbuddet er skævt.** Vest for Storebælt ligger tretten feriecentre med helårsdrift, øst for kun Lalandia Rødby. Ca. 84 % af enhederne i de store anlæg ligger vest for.
- **Tyskerne holder ferie i vest.** Kun 14 % af de 21,2 mio. tyske overnatninger i Danmark ligger øst for Storebælt.
- **Femern ændrer adgangen.** Tunnelen åbner i to etaper, og vejen forventes åbnet i 2032. Togturen Hamburg–København kommer under tre timer, og oplandet inden for 2–3 timers kørsel af Lolland-Falster vokser fra ca. 3 mio. til over 9 mio. mennesker.
- **Efterspørgslen følger med.** Vi vurderer, at Østdanmark kan give 1–1,2 mio. ekstra overnatninger om året på feriecentre øst for Storebælt, svarende til ca. 1.200–1.500 nye enheder ved 55 % belægning – op mod to gange Lalandia Rødby. Sommerhuse og camping kan ikke udvides i samme takt, så væksten skal tages af feriecentrene. Hertil kommer fornyelsen af forældede anlæg.
- **Tiden er inde.** Et ferieanlæg tager flere år fra idé til åbning, så projekter til 2032 bør sættes i gang i de kommende år.

Udbuddet i dag: ét stort feriecenter med helårsdrift øst for Storebælt

Vest for Storebælt ligger tretten feriecentre med helårsdrift, heraf syv Landal-parker. Øst for ligger ét stort: Lalandia Rødby. Tilsammen ligger ca. 3.750 enheder vest for og 741 øst for, altså ca. 84 % mod 16 %. Tallene for de fem Landal-parker Seawest, Søhøjlandet, Rønbjerg, Grønhøj Strand og Bork Havn er NRL's opgørelse i BBR (november 2026) af registrerede ferieboliger på parkernes ejendomme og interne veje; for Bork Havn dækker tallet hele feriecentret. Rønbjerg og Søhøjlandet har desuden udvidelser på vej med henholdsvis 67 og 58 boliger.

Anlæg	Kommune	Side	Enheder	Badeland
Lalandia Billund	Billund	Vest	828	Ja
Lalandia Rødby	Lolland	Øst	741	Ja
Lalandia Søndervig	Ringkøbing-Skjern	Vest	ca. 600	Ja
Center Parcs Nordborg Resort	Sønderborg	Vest	440	Ja
Skallerup Seaside Resort	Hjørring	Vest	292	Ja
Enjoy Resorts Rømø	Tønder	Vest	200+	Ja
Landal Fyrklit	Hjørring	Vest	178	Pool
Enjoy Resorts Marina Fiskenæs	Sønderborg	Vest	156	Ja
Landal Ebeltoft (Øer Maritime Ferieby)	Syddjurs	Vest	ca. 100	Svømmehal
Landal Seawest	Varde	Vest	ca. 315	Ja
Landal Søhøjlandet	Silkeborg	Vest	101	Ja
Landal Rønbjerg	Vesthimmerland	Vest	236	Ja
Landal Grønhøj Strand	Jammerbugt	Vest	160	Pool
Landal Bork Havn (partnerpark 2026)	Ringkøbing-Skjern	Vest	144	Pool

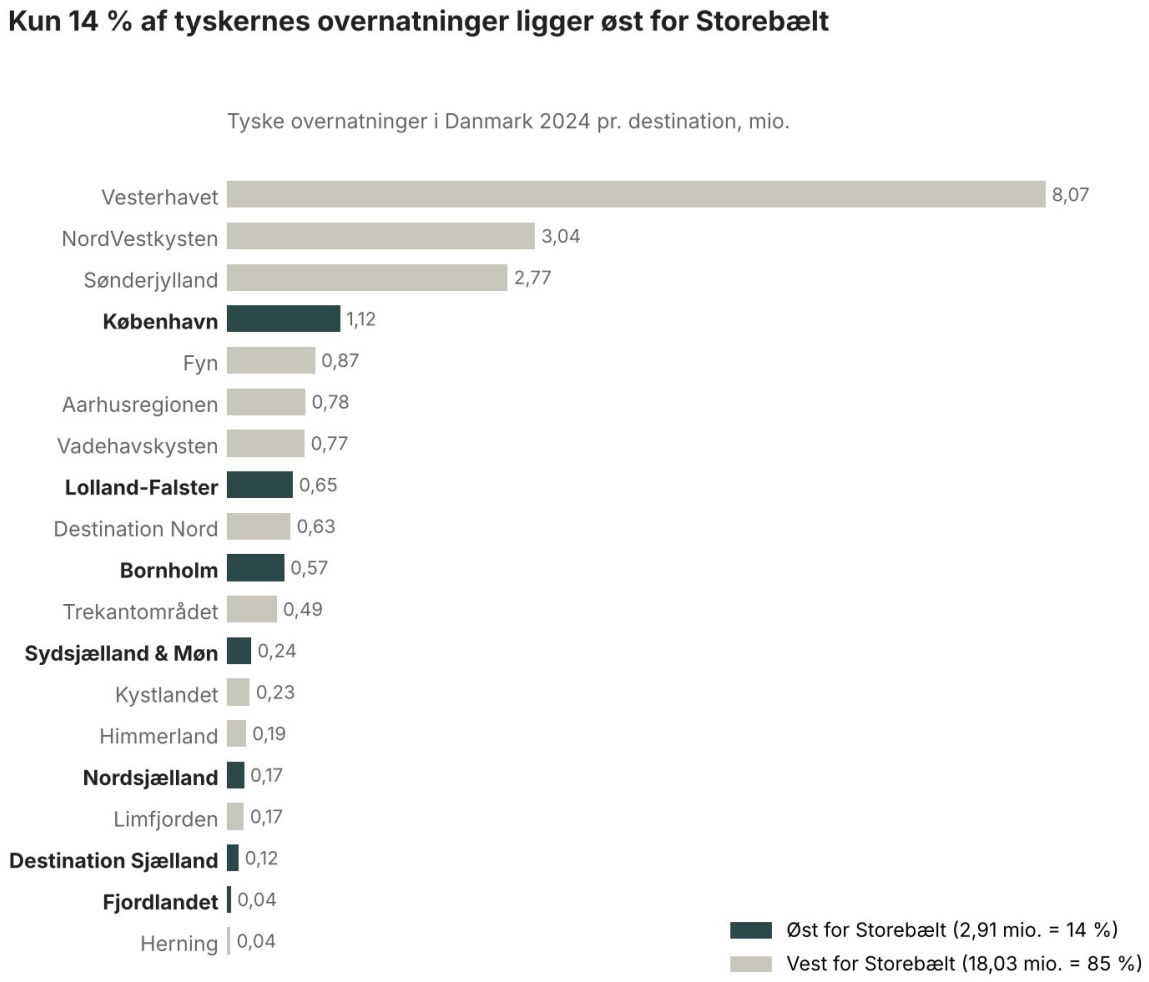
Hertil kommer ca. 20 Danland-centre, hvoraf langt de fleste ligger vest for Storebælt. Øst for består resten af mindre anlæg i Nordsjælland, på Møn, i Marielyst og på Bornholm, fx Hasle Feriepark med 576 senge. Medregnes

Danland-centrene og de mindre anlæg, har vi i alt fundet 27 feriecentre med helårsdrift vest for og 7 øst for. Landal meldte i oktober 2026 ud, at kæden vil mere end fordoble antallet af danske ferieparker til 14 i løbet af fem år og tilføje 500–700 ferieboliger gennem samarbejder med eksisterende ferieparker og nye anlæg (Standby).

Samme skævhed ses i overnatningerne. Ca. 81 % af overnatningerne på feriecentre lå vest for Storebælt i 2025, 4,3 af 5,3 mio. (Danmarks Statistik, HOTEL6 og TURIST). Samtidig vokser markedet: feriecentrene havde ca. 5,3 mio. overnatninger i 2025, 7 % flere end året før.

Efterspørgslen i dag: tyskerne holder ferie vest for Storebælt

Tyskerne stod for 21,2 mio. overnatninger i Danmark i 2024, næsten en tredjedel af alle. Kun 2,9 mio. af dem lå øst for Storebælt, og heraf var 1,1 mio. i København.



Figur 1. Tyske overnatninger i Danmark 2024 pr. destination. Kilde: Danmarks Statistik via VisitDenmark, Destinationsmonitor hele 2024.

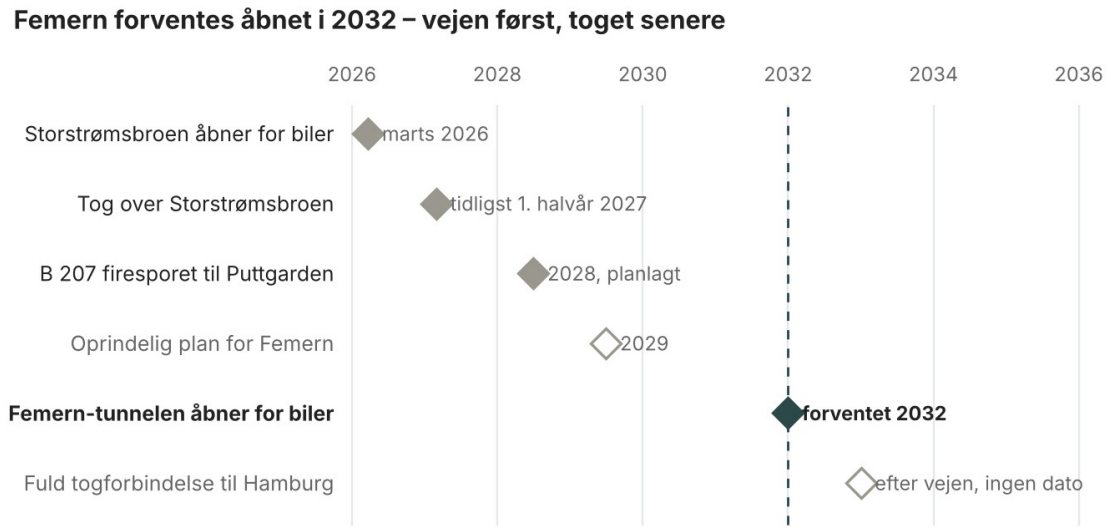
Vesterhavet alene har 4,5 gange så mange tyske overnatninger som hele Østdanmark uden for København. Vest for Storebælt er 43 % af alle overnatninger tyske; øst for er det 13,5 %. Det skyldes især afstanden: fra Hamburg er Jylland i dag en direkte køretur, mens Lolland kræver færgen over Femern Bælt.

Når adgangen er god, kommer tyskerne. På Lolland-Falster, tættest på færgen, er 30 % af overnatningerne allerede tyske, den højeste andel øst for Storebælt, og antallet steg 22 % fra 2019 til 2024. Tallene dækker kun registrerede, kommercielle overnatninger på hoteller, feriecentre, campingpladser, lystbådehavne, vandrerhjem og i udlejede feriehuse. Overnatninger i egne sommerhuse, via Airbnb og hos familie og venner tæller ikke med.

Udbuddet begrænser efterspørgslen. I 2023 havde feriecentrene på Sjælland, Møn og Lolland-Falster 74.000 tyske overnatninger mod 193.000 alene på Vestkysten. Tyskernes sæson øst for Storebælt er i gennemsnit to måneder kortere, og i slutningen af marts var 38 % af sommerhusene på Sjælland stadig ledige til efterårsferien mod 12 % i Vestjylland. I SMA-Z's interview med turismeerhvervet peger aktørerne samstemmende på den manglende overnatningskapacitet som den største barriere, og Femern gør den endnu mere mærkbar.

Femern-forbindelsen: biler først, tog senere

Femern A/S meldte i maj 2026, at tunnelen åbner i to etaper: først vejen, senere jernbanen. Sund & Bælt fremlægger en ny tidsplan, når de første tunnelelementer er sænket. Den tyske forbundsregering forventer forbindelsen færdig tidligst i 2032, og det tyske jernbanetilsyn, Eisenbahn-Bundesamt, vurderer ifølge transportministerens status til Folketinget, at tunnelen realistisk kan åbne i 2032. Vi regner derfor med, at vejen åbner i 2032.



Figur 2. Infrastruktur mellem Hamburg og Sjælland 2026–2036. Kilder: Femern A/S, Sund & Bælt, Transportministeriet, Vejdirektoratet, Bundestag og BMV, status november 2026.

På dansk side er forberedelserne langt fremme. Den nye Storstrømsbro åbnede for biler i marts 2026, og DSB planlægger at køre tog over den fra køreplanskiftet 13. december 2026.

Strækning	I dag	Efter Femern
Bil fra Nordtyskland til Sjælland	Færge Puttgarden–Rødby med ventetid	ca. 50 min kortere rejse (SMA-Z)
Tog Hamburg–København	ca. 4,5 timer	under 3 timer (Sund & Bælt)
Over Femern Bælt	45 min med færge plus ventetid	ca. 10 min i bil, 7 min i tog (Femern A/S)

Femern A/S' trafikprognose regner med et trafikspring på 54 % i forhold til færgen, når tunnelen åbner, og godt 13.000 køretøjer i døgnet i 2035. Prognosen er fra 2014 og bygger på en tidligere åbningsdato, men retningen er klar: Lolland og Sjælland rykker meget tættere på Nordtyskland.

Vurdering: 1–1,2 mio. ekstra overnatninger og op til 1.500 nye enheder øst for Storebælt

Vi vurderer, at Femern kan give 1–1,2 mio. ekstra overnatninger om året på feriecentre øst for Storebælt, svarende til ca. 1.200–1.500 nye enheder. To forhold ligger bag tallet: erfaringen fra Storebælt og Øresund viser, at faste forbindelser giver større trafikspring end prognoserne, og de øvrige overnatningsformer kan ikke vokse i samme takt.

Tre forhold trækker efterspørgslen op:

- **Et langt større opland.** Inden for 2–3 timers kørsel af Lolland-Falster bor i dag ca. 3 mio. mennesker. Efter Femern bliver det over 9 mio. (VisitLolland-Falster). Fra Hamburg til Ringsted sparer bilisten ca. 50 minutter i forhold til færgen.
- **Tyskerne er interesserede.** I SMA-Z's undersøgelse blandt 4.035 tyskere med interesse for Norden svarer 52 %, at tunnelen i høj eller meget høj grad gør et besøg på Sjælland og øerne mere sandsynligt. 14 % af dem, der vil holde ferie her, foretrækker et feriecenter.
- **Bedre adgang alene giver flere overnatninger.** HBS Economics har for Erhvervshus Sjælland beregnet 393.000–539.000 ekstra udenlandske overnatninger i Region Sjælland i 2030 alene på grund af Femern, op til 32 % flere end i dag. Hertil kommer 331.000–454.000 i Region Hovedstaden. Guldborgsund får alene knap 220.000. Effekten svarer til 570–832 mio. kr. i turismeforbrug og 880–1.280 årsværk.

HBS fordeler de nye gæster efter, hvordan turisterne overnatter i dag. Fordi der næsten ingen feriecentre er øst for Storebælt, får feriecentrene kun en lille andel. Lolland-Falster viser, at gæsterne bruger feriecentrene, når de findes: her ligger 31 % af overnatningerne i feriecentre.

Vi har omsat effekten til enheder i fire scenarier. Med en gennemsnitlig belægning på 55 % er en enhed udlejet ca. 200 nætter om året. Med 4 gæster pr. ophold giver det ca. 800 overnatninger pr. enhed. Det svarer nogenlunde til Lalandia Rødby, hvor ca. 600.000 overnatninger på 741 enheder giver ca. 810 pr. enhed.

Scenarie	Antagelse	Ekstra overnatninger på feriecentre øst	Ekstra enheder
Lav	HBS' nedre skøn (393.000 overnatninger); feriecentrene får 14 %, som andelen af tyskere, der foretrækker feriecenter	ca. 55.000	ca. 70
Basis	HBS' øvre skøn (539.000 overnatninger); feriecentrene får 31 %, som på Lolland-Falster i dag	ca. 167.000	ca. 210
Høj	Øst får 35 % af alle overnatninger på feriecentre, samme andel som øst i dag har af alle overnatninger	ca. 850.000	ca. 1.070
Potentiale	Høj plus Femern-effekten i Region Hovedstaden (454.000 × 14 %), klimaeffekten ved 2 graders opvarmning (+2,5 %) og svensk efterspørgsel tilbage på 2022-niveau	ca. 990.000	ca. 1.240

De fire scenarier er et nedre skøn: de antager, at turisterne fordeler sig på overnatningsformer, som de gør i dag. Det er næppe realistisk.

Markedsandelene flytter mod feriecentrene. 74 % af tyskernes overnatninger ligger i sommerhuse, men planloven og hensynet til natur og miljø gør det meget svært at udlægge nye sommerhusområder i kystnærhedszonen, og campingpladserne har samme begrænsning. Feriecentre kan derimod planlægges som samlede anlæg på et afgrænset areal. Når efterspørgslen stiger, er det derfor feriecentrene og hotellerne, der skal tage væksten.

Faste forbindelser har overgået prognoserne. Storebæltsbroen gav et trafikspring på 127 %, fra godt 8.000 til ca. 18.500 køretøjer i døgnet. Øresundsbroen gav godt 60 % og ligger i dag over prognosen. Femerns prognose regner med 54 %, og HBS' tal bygger på den.

NRL's vurdering samler de to forhold:

Kilde til efterspørgsel	Antagelse	Ekstra overnatninger på feriecentre
Region Sjælland	HBS' øvre skøn ganget op til et trafikspring som ved Storebælt (× 2,35); feriecentrene tager 75 %, fordi sommerhuse og camping ikke kan udvides	ca. 950.000
Region Hovedstaden	Samme faktor; feriecentrene tager 14 %, da mange skal til København	ca. 150.000
Klima og Sverige	Som i potentialescenariet	ca. 70.000
I alt		ca. 1,17 mio. ≈ 1.460 enheder

De 75 % er NRL's skøn. HBS lader 30 % af de nye tyske overnatninger ske hos familie og venner, men den andel vil ikke vokse i takt med turismen: Femern får flere til at komme oftere, men det er feriegæster, ikke nye familiebesøg. Vi regner derfor med det halve, 15 %, og ca. 10 % på hotel. Resten skal finde plads på feriecentrene.

Andel hos familie og venner	Feriecentrenes andel i Region Sjælland	Overnatninger i alt	Enheder
30 % (som HBS)	60 %	ca. 980.000	ca. 1.220
20 %	70 %	ca. 1,11 mio.	ca. 1.380
15 % (NRL)	75 %	ca. 1,17 mio.	ca. 1.460
10 %	80 %	ca. 1,23 mio.	ca. 1.540

Modargumentet: sommerhusene vil også vokse. Lettere adgang gælder alle overnatningsformer, og sommerhusene kan vokse uden nye områder ved at blive udlejet flere uger om året. Der er plads: i slutningen af marts var 38 % af sommerhusene på Sjælland stadig ledige til efterårsferien mod 12 % i Vestjylland, og regeringen har afsat midler til at få flere private sommerhuse ud på udlejningsmarkedet.

Tre forhold begrænser dog sommerhusenes andel. Om sommeren er der ingen ledig kapacitet: kun 3 % af sommerhusene på Sjælland var ledige i august. Femern-gæsterne er især korttidsturister: HBS regner med 2,4 nætter i gennemsnit for de nye tyske gæster, mens et lejet sommerhus i gennemsnit bruges 9,5 nætter og et feriecenter 4,9. Og kun 21 % af sommerhusene på Sjælland har mindst 4,5 stjerner i anmeldelserne mod 45 % i Vestjylland.

Tager sommerhusene og campingpladserne en større del af væksten end vi antager, ser billedet sådan ud:

Feriecentrenes andel i Region Sjælland	Overnatninger i alt	Enheder
75 % (NRL)	ca. 1,17 mio.	ca. 1.460
60 %	ca. 980.000	ca. 1.220
50 %	ca. 850.000	ca. 1.060
40 %	ca. 730.000	ca. 905

Selv hvis sommerhusene og campingpladserne tager mere end halvdelen af væksten, er der plads til omkring 900 nye enheder i feriecentre.

København tager kun en begrænset del. Man kunne indvende, at hovedstaden med sine hoteller og private udlejningsboliger opsuger Femern-gæsterne. Det vurderer vi ikke vil være tilfældet, af fire grunde:

- **Hotellerne er fyldt af andre gæster.** Hotellerne i København havde en værelsesbelægning på 75 % i 2025, den højeste siden 2019, og Wonderful Copenhagen havde 14,1 mio. overnatninger i 2024. Københavns Kommune har nedlagt forbud mod nye hoteller på en række ejendomme i Indre By og sender en lokalplan med stop for nye hoteller i Indre By i høring.
- **Lufthavnen fylder hotellerne.** Københavns Lufthavn satte rekord med 32,4 mio. passagerer i 2025, venter 35,5 mio. i 2026 og udvider Terminal 3 med 60.000 m² frem mod 2027. De flyvende gæster konkurrerer med Femern-gæsterne om den samme hotelkapacitet og vil tage den største del.
- **Privat udlejning strammes.** Plan- og Landdistriktsstyrelsen sendte i september 2026 et lovforslag om styrket tilsyn og håndhævelse af korttidsudlejning i høring, og Københavns Kommune arbejder på at regulere og kontrollere udlejningen via Airbnb og lignende portaler. Kapaciteten i private boliger kan derfor ikke forventes at vokse.
- **Bilen passer dårligt til byen.** 57 % af de tyske Femern-gæster vil rejse i bil. København gør det løbende sværere og dyrere at køre og parkere i byen, mens et feriecenter ved kysten er indrettet til gæster i bil.

Derfor regner vi kun med, at feriecentrene får 14 % af Femern-effekten i Region Hovedstaden. Resten af effekten dér går til hoteller og til Nordsjællands kyst, som ligger inden for regionen.

Antallet af gæster pr. ophold har stor betydning. Ved 55 % belægning giver NRL's vurdering:

Gæster pr. ophold	Overnatninger pr. enhed	Enheder ved ca. 1,17 mio. overnatninger
3,0	ca. 600	ca. 1.950
3,5	ca. 700	ca. 1.670
4,0	ca. 800	ca. 1.460
4,5	ca. 900	ca. 1.300

Hertil kommer fornyelse. Mange af de eksisterende anlæg øst for Storebælt er forældede. Hver tiendedel af feriecentrenes ca. 1,0 mio. overnatninger øst for, der flytter til nye anlæg, svarer til yderligere ca. 125 enheder.

Nye anlæg skaber deres egen efterspørgsel. På Vestkysten steg de tyske overnatninger på feriecentre fra 87.000 i 2018 til 193.000 i 2023, i en periode hvor bl.a. Lalandia Søndervig åbnede. Det var udbuddet, der skabte væksten. Derfor vurderer vi, at især høj- og potentialescenariet er konservative.

Klimaet trækker turisterne mod nord. EU's forskningscenter JRC forventer 2,5 % flere overnatninger i Danmark ved 2 graders opvarmning og 6,8 % ved 4 grader, og efterspørgslen flytter fra højsommeren mod forår og efterår. I VisitDenmarks undersøgelse har 46 % af gæsterne fra de vigtigste markeder oplevet ekstremvejr på ferien, og knap en tredjedel af dem vil rejse på et andet tidspunkt af året. Det taler for feriecentre med helårsdrift, der kan fylde skuldersæsonerne.

Sverige ligger lige ved siden af. Skåne har 1,4 mio. indbyggere, og svenskerne havde 1,43 mio. overnatninger i Danmark i 2024, heraf mindst 63 % øst for Storebælt. 47 % af svenskerne overvejer en ferie i Danmark inden for tre år, men kun 36 % kender de danske ferietilbud godt. Svenskernes overnatninger på danske feriecentre faldt fra 219.000 i 2022 til 179.000 i 2024, så her er der plads til vækst.

Færgen til Gedser kan blive en ekstra indgang. Ruten Rostock–Gedser forbinder Falster med Mecklenburg-Vorpommern og Berlin-området. Hvis rederiet flytter kapacitet fra Rødby–Puttgarden til Gedser–Rostock, når tunnelen åbner, styrker det adgangen til Falster yderligere.

Femern som løftestang for de områder, der har det sværest

Femern-forbindelsen kommer i land i den del af Danmark, der har mest brug for nye arbejdspladser. Turismen er en anerkendt drivkraft for udvikling i landdistrikterne, og nye feriecentre med helårsdrift kan give netop de job, som Lolland, Falster, Sydsjælland, Odsherred og Bornholm mangler.

Områderne har brug for et løft. Lolland har haft det største befolkningsfald af alle kommuner, over 9 % siden 2015, og over 15 % af de 16–24-årige er hverken i job eller uddannelse mod 9,4 % på landsplan. Lolland, Bornholm og Guldborgsund ligger blandt de seks kommuner med lavest disponibel indkomst pr. indbygger. I landdistrikter langt fra de store byer voksede beskæftigelsen 0,4 % fra 2014 til 2024 mod 23 % i byområderne.

Turismen er allerede en bærende industri her. På Bornholm står turismen for 23 % af beskæftigelsen, i Odsherred for 15,5 % (1.910 job) og i Lolland og Guldborgsund for 9–10 %, mod 4,7 % på landsplan. På Lolland-Falster omsætter turismen for ca. 3,9 mia. kr. og giver over 3.600 arbejdspladser. Regeringens turismestrategi fra 2024 fastslår, at 58 % af turismens 146.000 job ligger i landdistriktskommuner, og kalder turismen "en afgørende drivkraft for den økonomiske udvikling i en række landdistrikter". Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse beskriver turismen som en styrkeposition, der "skaber arbejdspladser og styrker bosætningen i hele landet", og OECD peger på turismen som en vej ind på arbejdsmarkedet, også i landdistrikter og fjerntliggende områder.

Branchen kan rumme mange slags medarbejdere. 59 % af de ansatte i turismen er ufaglærte mod 32 % i de øvrige erhverv. Danmark har EU's højeste andel af 15–24-årige i turismeerhvervene, 21 % mod 9,5 % i EU som helhed, og på tværs af EU er andelen af kvinder, deltidsansatte og udenlandske statsborgere langt højere i turismen end i resten af økonomien. Et feriecenter med helårsdrift giver job året rundt, på fuld tid, deltid og som tilkald, og et peer-reviewed studie af et Center Parcs-anlæg i et tyndt befolket område i Nordfrankrig regnede med 670 nye direkte job.

Femern-byggeriet gør behovet aktuelt. Byggeriet har givet Lolland 2.500 direkte job og op mod 6.000 i alt, men Lolland Kommune skrev allerede i sin Femern-strategi, at "når byggeperioden er slut, forsvinder mange arbejdspladser på én gang". Nye ferieanlæg, der åbner samtidig med tunnelen, kan overtage en del af den arbejdskraft, de lokale uddannelsespladser og den infrastruktur, byggeriet efterlader. Regeringen har selv peget på Forlandet ved Rødbyhavn, 330 ha nyt land, som et muligt turismeprojekt.

Udviklingen kommer dog ikke af sig selv. 1.200–1.500 nye enheder kræver plangrundlag, investorer, operatører og et samarbejde mellem kommuner, region og erhvervsliv, og arbejdet bør begynde nu, hvis anlæggene skal stå klar i 2032.

Hvad det betyder: tid til at beslutte

Vejen gennem tunnelen forventes åbnet i 2032. Et ferieanlæg tager typisk flere år fra idé til åbning: plangrundlag, koncept, finansiering, operatøraftale og byggeri. Projekter, der skal være klar, når tyskerne kan køre direkte til Lolland, bør derfor sættes i gang i de kommende år.

- **Kommuner** kan allerede nu udpege og planlægge arealer til ferie og fritid og tage dialogen med investorer og operatører, før efterspørgslen topper.
- **Grundejere** med kyst- eller naturgrunde øst for Storebælt bør få vurderet, hvad deres areal kan bære, og hvad det er værd som ferieprojekt.
- **Investorer** får en sjælden mulighed for at komme først ind i et marked, hvor efterspørgslen vokser, og hvor udbuddet i dag er begrænset til ét stort anlæg. Teorien og erfaringerne bag vurderingen er samlet i bilag 1, kilderne i bilag 2.

Nordic Real Estate & Leisure hjælper kommuner, grundejere og investorer fra idé til investeringsklart projekt: markedsvurdering, koncept, forretningsmodel, valuation og dialog med operatører og investorer. Kontakt Niels Feerup (niels@nrl.dk, +45 4015 1761) eller Henning Forsberg (+45 2020 9889).

Bilag 1: Hvad teorien og erfaringerne siger

Vores vurdering bygger på tre sammenhænge, som både økonomisk teori og erfaringerne fra andre faste forbindelser bekræfter: bedre adgang skaber ny trafik og nye indkomster, afstand er den stærkeste enkeltfaktor i turisternes valg, og nyt udbud skaber sin egen efterspørgsel.

Bedre markedsadgang skaber vækst. Den nye økonomiske geografi, som Paul Krugman grundlagde i 1991, viser, at lavere transportomkostninger flytter den økonomiske aktivitet mod de områder, der får bedre adgang til markederne. Redding og Venables (2004) finder, at adgang til markeder forklarer over 70 % af forskellene i indkomst pr. indbygger mellem lande. Donaldson og Hornbeck (2016) måler effekten af de amerikanske jernbaner og finder, at jordværdien stiger omtrent proportionalt med markedsadgangen; uden jernbanerne ville værdien af landbrugsjorden have været 64 % lavere. Donaldson (2018) viser, at jernbanerne i Indien løftede realindkomsten med ca. 16 % i de distrikter, der blev koblet på. Femern giver Lolland-Falster og Sjælland netop den form for ny markedsadgang, denne gang til Nordtysklands millioner af mulige gæster.

Faste forbindelser skaber mere trafik, end prognoserne regner med. Duranton og Turner (2011) viser, at trafikken vokser omtrent proportionalt med vejkapaciteten, en elasticitet på ca. 1. Danmarks egne erfaringer er endnu tydeligere: Storebæltsbroen gav et trafikspring på 127 % i det første år, og den efterfølgende evaluering for Transportministeriet fastslår, at langt de fleste af de nye rejser var nyskabte og ikke flyttet fra fly eller færger. Øresundsbroen gav godt 60 %, og trafikken passerede prognosen fra 2000 allerede i 2006. Den efterfølgende samfundsøkonomiske analyse af Storebælt opgjorde gevinsten til 379 mia. kr. med en intern forrentning på 14 %, og pendlingen mellem Sjælland og Fyn steg 72 %. Femern A/S' egen analyse af de dynamiske effekter peger på yderligere 18 % flere køretøjer i 2030 oven i prognosen, med dags- og weekendture som den største post. Det er netop den slags ture, feriecentre med helårsdrift lever af.

Afstand afgør, hvor turisterne tager hen. I turismeøkonomien beskrives rejsestrømme med gravitationsmodeller, hvor efterspørgslen falder med afstanden. En meta-analyse fra Tinbergen Instituttet (2025) på tværs af den samlede litteratur finder en afstandselasticitet på ca. −1: bliver rejsen 10 % lettere, stiger antallet af gæster med omkring 10 %. Studier af højhastighedstog viser det samme i praksis. En analyse af 276 kinesiske byer fra 2005 til 2019 finder, at byer med højhastighedstog fik 38 % flere turistankomster og 22 % højere turismeomsætning end byer uden, og at effekten er størst i mindre byer og mindre udviklede regioner. Det svarer til Lolland-Falsters placering i forhold til Nordtyskland.

Erfaringerne fra andre forbindelser peger samme vej. Da Confederation Bridge i 1997 forbandt Prince Edward Island med det canadiske fastland, steg antallet af besøgende fra ca. 741.000 til ca. 1,2 mio. det første år, eller ca. 65 %, og niveauet lå allerede over prognosen på 1 mio. besøgende i år 2000. Da Lofoten i 2007 fik fast vejforbindelse, steg vejtrafikken 46 %, og overnatningerne steg. Da højhastighedsbanen HS1 gjorde Kent lettere at nå fra London, voksede efterspørgslen 20 % i de første to år, og hver tiende rejse var helt ny, ifølge det britiske transportministeriums evaluering. Da Hongkong–Zhuhai–Macau-broen åbnede, kom 5,4 mio. besøgende til Macau over broen i det første hele år. Og erfaringerne fra Kanaltunnelen og Storebælt viser også bagsiden: kommunerne ved brohovederne får mindst ud af forbindelsen, hvis de ikke selv har noget at tilbyde. Gevinsten forudsætter, at der er noget at køre til.

Nyt udbud skaber sin egen efterspørgsel. Et stort feriecenter med helårsdrift er en attraktion i sig selv. Da Lalandia Søndervig åbnede i 2022, steg overnatningerne på feriecentre i Destination Vesterhavet fra 349.000 i 2019 til

794.000 i 2023, og Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede overnatninger voksede 28 %. Da Center Parcs åbnede i Allgäu i oktober 2018, steg overnatningerne i Landkreis Ravensburg 73 % i det følgende halvår og 59 % for hele 2019 ifølge delstatens statistikkontor. I Region Syddanmark steg overnatningerne på feriecentre 14 % i 2025, det år Center Parcs Nordborg Resort åbnede. Studiet af Center Parcs i Nordfrankrig fandt ud over de 670 planlagte direkte job yderligere 70–80 afledte, forudsat at kommunen bakkede op med uddannelse og boliger. Det er samme type anlæg og samme type område som Lolland-Falster.

Bilag 2: Metode og kilder

Et feriecenter med helårsdrift er her et driftet anlæg med mange udlejningsenheder under én operatør, åbent hele året. Campingpladser, hoteller og almindelig feriehusudlejning er ikke med. Øst for Storebælt dækker Sjælland, Lolland-Falster, Møn og Bornholm; vest for dækker Fyn og Jylland. Antal enheder er hentet fra operatørernes og destinationernes egne oplysninger og er afrundet, hvor kilden angiver et cirkatal. Tyske overnatninger er fordelt øst og vest ud fra VisitDenmarks destinationer; 1,3 % kan ikke placeres. Scenarierne er NRL's egne beregninger.

Officiel statistik

- Danmarks Statistik: Turistovernatninger i Danmark 2025, Nyt nr. 105 (april 2026); Turistovernatninger december 2025, Nyt nr. 25 (februar 2026); Statistikbanken TURIST (overnatninger pr. region og overnatningsform 2024–2025), HOTEL4 (hotelbelægning), INDKP101 (disponibel indkomst pr. kommune 2024); HOTEL6 (feriecentre pr. region 2025); analyse 2024:06 Unge uden job og uddannelse
- VisitDenmark (Danmarks nationale turismeorganisation, DST-data): Turismen i Danmark 2025; Destinationsmonitor hele 2024; Destinationsmonitor 2022; Markedsprofil Tyskland (2025); Markedsprofil Sverige (2025); Fire millioner svenskere overvejer at rejse til Danmark (februar 2026); Notat om klimaændringer (2024); Turismens økonomiske betydning i Danmark (2026); Turismens beskæftigelse, analysenotat (2022); Turismens økonomiske betydning i VisitOdsherred 2023
- Eurostat: Tourism industries – employment (data 2020); EU tourism industries employed 11.3 million people (maj 2024)
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Tourismus im Juni 2019 og Tourismus im Dezember 2019
- Region Skåne: Skåneanalysen – befolkning 2025
- Macao Government Information Bureau (DSEC-tal): Visitor arrivals 2019 (januar 2020)
- Government of Prince Edward Island: Tourism experiences dramatic growth in 1997 og Tourism shows moderate growth 1996

Ministerier, Folketing, Bundestag og statslige selskaber

- Femern A/S: Femern Bælt-tunnelen åbnes i to etaper (maj 2026); Fakta om Femern-tunnelen; Trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt (2014); Intraplan for Femern A/S: Study of dynamic effects of the FBFL (2019)
- Sund & Bælt: Ny fase i Femern Bælt-projektet (juni 2026); Fordele ved forbindelsen
- Transportministeriet: Status på Femern Bælt-forbindelsen, TRU alm. del bilag 331 (september 2025); Anlægsstatus 1, 2026; Ex post samfundsøkonomisk analyse af Storebæltsforbindelsen (Incentive og Tetraplan, 2014); Positive erfaringer fra Storebælt og Positive erfaringer fra Øresund (2006); Forsigtige antagelser om trafikken på Femern Bælt-forbindelsen (2006); Samfundsøkonomisk analyse af Femern Bælt-forbindelsen (Incentive, 2015); Faktaark om rejsetider for togpassagerer (2016)
- Vejdirektoratet: Den gamle Storstrømsbro er nu officielt lukket (juni 2026)
- Folketinget, Transportudvalget: Schjær-Jacobsen, H.: Den faste Femern Bælt-forbindelse er en kolos på lerfødder, TRU bilag 20 (2017) og Trafikgrundlaget for Femern-tunnellen, TRU bilag 313 (2022) – kritiske modkilder; transportministerens svar: TRU bilag 67 (2019)
- Deutscher Bundestag: Drucksache 21/4158 (februar 2026); Bundesministerium für Verkehr: Feste Fehmarnbeltquerung

- Regeringen: Veje til bæredygtig turismevækst (oktober 2024); Turismepolitisk redegørelse 2024; Regional- og landdistriktspolitisk redegørelse 2025; Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse: Investeringsoplæg, lokale og tværgående turismeprojekter 2025
- Plan- og Landdistriktsstyrelsen: Lov om ændring af lov om udlejning af fast ejendom til ferie- og fritidsformål (styrket tilsyn og håndhævelse), Høringsportalen (september 2026)
- Københavns Kommune: Forbud mod etablering af hoteller i Indre By og på Vesterbro, Klima-, Miljø- og Teknikudvalget (marts 2026); Håndtering af medlemsforslag om regulering af hoteller i Indre By, Økonomiudvalget (november 2026); Borgerrepræsentationen 18. september 2025, pkt. 32 (korttidsudlejning)
- Lolland Kommune: Femern Strategi 2019; Københavns Lufthavne A/S: Stigende passagertal giver fremgang (marts 2026); Standby: Landal vil mere end fordoble i Danmark (oktober 2026)
- UK Department for Transport: First Interim Evaluation of the Impacts of High Speed 1 (2015); Second Evaluation of High Speed 1 (2023); Graham, D.J. & Gibbons, S.: Agglomeration elasticities (2018)

EU, OECD og forskningsinstitutter

- EU Joint Research Centre: Matei, N.A. m.fl. (2023): Regional impact of climate change on European tourism demand, JRC131508, doi:10.2760/899611; JRC-nyhed 28. juli 2023; landetal for Danmark gengivet fra JRC-forfatterens præsentation (september 2025)
- OECD (2024): OECD Tourism Trends and Policies 2024, kapitel 2 Strengthening the tourism workforce
- HBS Economics (januar 2023): Turismeøkonomiske perspektiver af Femern Bælt-forbindelsen for Region Sjælland (hovedtal offentliggjort af Business Lolland-Falster og VisitLolland-Falster, oktober 2024); HBS Economics (2021): [Langsigtede potentialer for Region Sjælland af den færdige Femern Bælt-forbindelse] (https://hbseconomics.com/wp-content/uploads/2021/06/The-Gains-from-Femern-Belt.pdf)
- Øresundsinstituttet for Øresundsbro Konsortiet (2026): Øresundsindex 2026; Øresundsbro Konsortiet (2015): Øresundsbron og regionen – 15 år
- Transportøkonomisk institutt (2008): Gjerdåker, A., Lian, J.I. & Rønnevik, J.: Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen, TØI-rapport 994/2008
- SMA-Z (Strategic Marketing Alliance – Zealand, de sjællandske destinationsselskaber): [Kortlægning og produktmapping af udbuddet](https://www.sydsjaellandmoen.dk/sites/southzealand-mon.com/files/2025-07/Kortl%C3%A6gning%20og%20produktmapping%20af%20udbuddet.pdf) (2024) og Markedssurvey: Det tyske marked for Sjælland og øerne (juli 2024); VisitLolland-Falster: Handleplan for bæredygtig turismeudvikling 2026; Destination Vesterhavet (2025): Destinationsrapport (DST-tal)

Peer-reviewede tidsskrifter og universiteter

- Krugman, P. (1991): Increasing Returns and Economic Geography, *Journal of Political Economy* 99(3), 483–499
- Redding, S. & Venables, A.J. (2004): Economic geography and international inequality, *Journal of International Economics* 62(1), 53–82
- Donaldson, D. & Hornbeck, R. (2016): Railroads and American Economic Growth: A Market Access Approach, *Quarterly Journal of Economics* 131(2), 799–858
- Donaldson, D. (2018): Railroads of the Raj, *American Economic Review* 108(4–5), 899–934
- Venables, A.J. (2007): Evaluating urban transport improvements, *Journal of Transport Economics and Policy* 41(2), 173–188
- Duranton, G. & Turner, M.A. (2011): The Fundamental Law of Road Congestion, *American Economic Review* 101(6), 2616–2652
- De Borger, B., Mulalic, I. & Rouwendal, J. (2025): Productivity and wage effects of an exogenous improvement in transport infrastructure: Accessibility and the Great Belt Bridge, Regional Science and Urban Economics 114, 104133
- Morley, C., Rosselló, J. & Santana-Gallego, M. (2014): Gravity models for tourism demand, *Annals of Tourism Research* 48, 1–10
- de Graaff, T., Panzera, E. & de Groot, H.L.F. (2025): Going the distance? A meta-analysis of the deterring effect of distance in tourism, Tinbergen Institute Discussion Paper 2025-031

- Khadaroo, J. & Seetanah, B. (2008): The role of transport infrastructure in international tourism development, *Tourism Management* 29(5), 831–840
- Zhang, F., Wang, F., Yao, S. & Fu, F. (2023): High-speed rail and tourism expansion in China: a spatial spillover effect perspective, *Technological and Economic Development of Economy* 29(6), 1753–1775
- Gao, Y., Su, W. & Wang, K. (2019): Does high-speed rail boost tourism growth? New evidence from China, *Tourism Management* 72, 220–231; Albalate, D., Campos, J. & Jiménez, J.L. (2017): Tourism and high speed rail in Spain, *Annals of Tourism Research* 65, 71–82; Pagliara, F., Mauriello, F. & Garofalo, A. (2017): Exploring the interdependences between High Speed Rail systems and tourism, *Transportation Research Part A* 106, 300–308
- Pacaud, L., Vollet, D. & Angeon, V. (2007): Impact of tourism infrastructure on regional development: the implantation of a Center Parcs resort in northern France, *Tourism Economics* 13(3), 389–406
- Butler, R.W. (1980): The concept of a tourist area cycle of evolution, *Canadian Geographer* 24(1), 5–12; Crouch, G.I. & Ritchie, J.R.B. (1999): Tourism, competitiveness, and societal prosperity, *Journal of Business Research* 44(3), 137–152
- Thomas, P. & O'Donoghue, D. (2013): The Channel Tunnel: transport patterns and regional impacts, *Journal of Transport Geography* 31, 104–112
- LeBlanc, M. (1998): Les retombées de l'ouverture du pont de la Confédération sur le tourisme à l'Île-du-Prince-Édouard, *Téoros* 17(3), 58–64

Anlæggenes kapacitet (operatørernes og destinationernes egne oplysninger)

- Lalandia (lex.dk, Den Store Danske); Lalandia Rødby (VisitLolland-Falster); Nordborg Resort (Bitten & Mads Clausens Fond); Skallerup Seaside Resort; Enjoy Resorts Rømø; Marina Fiskenæs (VisitDenmark); Landal Fyrklit; Hasle Feriepark (VisitDenmark)
- Landal Seawest, Søhøjlandet, Rønbjerg, Grønhøj Strand og Bork Havn: Bygnings- og Boligregistret (BBR) via OIS, ois.dk, opslag november 2026. Optalt som ferieboliger (BBR-anvendelseskode 510 og 523) på parkernes ejendomme (BFE 316834, 413199, 413387, 390757, 10172829) og registrerede adresser på parkernes interne veje (Lønne Feriepark, Lille Amerika, Gråsælen–Fiskerhytterne, Ingeborgvej, Vester Fælled).