



MINISTEREN

Dato **- 2 SEP. 2013**  
J. nr. 2013-2215

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kurt Sørensen

E-mail: [kurt@virring.dk](mailto:kurt@virring.dk)

Kære Kurt Sørensen

Tak for din henvendelse af 21. juni 2013 vedr. trafikforholdene på Kronprins Frederiks Bro.

Jeg har forelagt din henvendelse for Sund & Bælt Partner A/S, som har udarbejdet brugerfinansieringsanalysen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og de trafikberegninger, der ligger til grund for projektet.

Sund & Bælt Partner A/S har følgende bemærkninger, som jeg kan henholde mig til:

"I 2011 var der ifølge Vejdirektoratets trafiktællinger en døgntrafik på Kronprins Frederiks Bro på 19.456 køretøjer. Dette tal er højere end COWI's tælling fra 1999 på maksimalt 16.800 køretøjer i døgnet, som henvises til i Kurt Sørensens henvendelse.

Vejdirektoratets trafiktællinger anvendes bredt i forbindelse med vejprojekter i Danmark, og der er ikke grund til at tro, at tællingerne er upræcise. Vejdirektoratets trafiktal udtrykker et gennemsnit over hele året. Trafikken er højst om sommeren, hvor trafikbelastningen derfor må antages at have været højere end de knap 20.000 køretøjer i døgnet.

Det er ikke korrekt, at der ikke har været trafikvækst på strækningen siden 1999. Fra 1999 til 2011 er trafikken på Kronprins Frederiks Bro, ifølge Vejdirektoratets tællinger, i alt steget med knapt 12 pct. på trods af finanskrisen, stigende trængsel og tiltagende køproblemer på broen.

Brugerfinansieringsanalysen, som Sund & Bælt Partner har gennemført, tager udgangspunkt i den trafikanalyse, som Vejdirektoratet gennemførte i forbindelse med VVM-undersøgelsen i 2010-rapporten: "Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, VVM redegørelse. Sammenfattende rapport".

Vejdirektoratets analyse var baseret på den såkaldte OTM-model, der ved gratis passage af begge broer forudsagde en gennemsnitlig trafik på 33.130 biler pr. døgn i 2018. Denne prognose var udgangspunktet for Sund & Bælt-analysen, hvor der var fokus på at vurdere effekterne af at indføre brugerbetaling på forbindelserne over Roskilde Fjord.



Man kan altid diskutere, om forudsætningerne i OTM-modellen (og andre trafikmodeller) holder, men modellen er, indtil Landstrafikmodellen er klar til brug, det bedste redskab til at forudsige trafikvækst, og den er benyttet til vurdering af de trafikale effekter af mange andre infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet.

Afslutningsvis skal bemærkes, at vejtrafikken på Storebæltsforbindelsen over en periode på 8 år fra 2004 til 2012 er steget med 26 %. Det er således ikke korrekt, at der ikke har været en stigning i denne periode.”

Der er ingen tvivl om, at Kronprins Frederiks Bro og J. F. Willumsensvej udgør en flaskehals og har stigende problemer med myldretidstrængsel. Det vidner ikke bare Vejdirektoratets og Sund & Bælts beregninger om, men også de utallige henvendelser og meldinger, der i de seneste år er kommet Transportministeriet i hænde fra borgere og lokalpolitikere i Frederikssund og omegn.

Dette er baggrunden for, at forligskredsen bag en grøn transportpolitik med ”Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.” af 21. marts 2013 besluttede at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag.

Med venlig hilsen



Pia Olsen Dyhr