



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Folketinget

Dato 7. april 2017
J. nr. 2017-1606

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 28. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål 381:

Ministeren bedes tilkendegive regeringens holdning til, om en ny jernbane over Vestfyn eller en udvidelse af Fynske Motorvej mellem Nr. Aaby og Odense SØ er vigtigst, vurderet ud fra overordnede trafikale, erhvervsmæssige, samfundsøkonomiske og regionale udviklingsmæssige hensyn.

Svar:

Generelt er hverdagsdøgnetrafikken er steget ganske meget på landets motorveje. Det gælder ikke mindst Fynske Motorvej, hvor trafikken er steget med 65-75 pct. i perioden fra 2000 til 2017.

Der er ingen tvivl om, at Fynske Motorvej mellem Nr. Aaby og Odense V er trafikalt belastet. Trængselsproblemerne er voksende i myldretiden, og der er omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. For Fynske Motorvej forventes kapaciteten om få år at blive fuldt udnyttet i de mest befærdede timer på døgnet. For de mest belastede strækninger i hovedstadsområdet samt Østjyske Motorvej ved Aarhus er kapacitetsgrænsen nået.

Folketinget vedtog i maj 2010 en anlægslov for udvidelse af Fynske Motorvej fra 4 til 6 spor mellem Middelfart og Odense V, hvoraf 1. etape mellem Middelfart og Nørre Aaby blev indviet 6. oktober 2014.

Som oplyst i svaret på spørgsmål 380 ligger den samfundsøkonomiske forrentning for de tre alternativer til en ny jernbane over Vestfyn på 5,5-5,9 pct., hvis jernbanen gennemføres som et enkeltstående projekt og på 7,6-8,1 pct., hvis jernbanen gennemføres som en del af den samlede togfondspakke.

Den samfundsøkonomiske forrentning for udbygningen af Fynske Motorvej (Odense V-Nørre Aaby) blev i VVM-undersøgelsen fra 2008 beregnet til 6,9 pct. I en genberegning fra 2016, hvor der blev brugt en lavere trafikvækst svarende til Landstrafikmodellens trafikvækst, blev den samfundsøkonomiske forrentning beregnet til 5,1 pct. Vejdirektoratet er dog forbeholden over for



resultatet af denne beregning. Det er derfor aftalt, at der skal gennemføres genberegninger med Landstrafikmodellen, når næste version (LTM2.0) af denne model er klar. Det må vurderes, at den samfundsøkonomiske analyse indfanger de væsentligste af de hensyn, der nævnes i spørgsmålet.

Side 2/2

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen