



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 21. november 2019  
J. nr. 2019-6346

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 24. oktober 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Eva Kjer Hansen (V).

### **Spørgsmål nr. 32:**

Vil ministeren tage initiativ til - i første omgang - at opdatere den strategiskundersøgelse vedrørende en motorvejsforbindelse over Lillebælt, bl.a. med henblik på en vurdering af hvornår en parallelforbindelse over Lillebælt vil være rentabel? Der henvises til, at Transportministeriets/Vejdirektoratets seneste strategiske undersøgelse vedrørende motorvejskapaciteten over Lillebælt tilbage i december 2013 konkluderede, at der først vil være kritisk trængsel på motorvejsforbindelsen over Lillebælt hen mod 2040. På den baggrund blev det på daværende tidspunkt konkluderet, at en parallelforbindelse over Lillebælt med åbningsår 2030 ikke vil være samfundsøkonomisk rentabel. Siden er trafikken steget væsentlig mere end forudsat, og i Vejdirektoratets statusrapport "Statsvejnettet 2019" fra august 2019 er det nu konstateret (rapportens s. 95), at der vil være kritisk trængsel på motorvejsbroen over Lillebælt senest i 2030.

### **Svar:**

I forhold til spørgsmålet om trafikvækst har jeg forhørt mig hos Vejdirektoratet, som oplyser, at væksten på Lillebæltsbroen i perioden 2010-2018 har været på godt 30 pct., hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på 4 pct. eller omkring 2.500 køretøjer pr. døgn om året.

Flere forhold har haft betydning for trafikvæksten de seneste år. Den gamle Lillebæltsbro har været under renovering og delvist lukket i perioden 2018-2019. Al trafik over Lillebælt har derfor skullet afvikles over den nye Lillebæltsbro. Derudover åbnede den udbyggede strækning mellem Middelfart og Nørre Aaby i 2014, hvilket har medført en stor stigning i trafikken i korridoren over Fyn.

Trafikken forventes fortsat at vokse de kommende årtier, men ikke med samme hastighed som de seneste år. Vejdirektoratet forventer, at væksten i trafikken frem mod 2030 vil være under 2 pct. om året. Denne prognose er baseret på, at vejnettet kun udbygges med besluttede og finansierede projekter. Åbningen af



udvidelsesstrækningen Odense V – Nørre Aaby i 2022 er medtaget i prognosen, men der er ikke yderligere vejprojekter i området, der bidrager til trafikvækst.

Af publikationen ”Statsvejnettet 2019” fremgår det, at belastningsgraden på Lillebæltsbroen vil nærme sig kritisk trængsel i 2030. Ifølge Vejdirektoratet beregnes belastningsgraden konkret ved at dividere den forventede trafikmængde med strækningens kapacitet i en typisk myldretidstime (beregnet som den 100. mest trafikerede time på årsplan). Kritisk trængsel indtræder, når belastningen overstiger 95 pct. i en typisk myldretidstime. I praksis indebærer det, at der er stor sandsynlighed for kødannelser og sammenbrud i trafikken. Trafikken i myldretiden på Motorring 3 er et eksempel på kritisk trængsel. En situation som denne opstår, når over 95 pct. af vejens kapacitet er opbrugt i en typisk myldretidstime.

Vejdirektoratet oplyser imidlertid, at opgørelsen af belastningsgraden for Lillebæltsbroen i ”Statsvejnettet 2019” er baseret på en gennemsnitsbetragtning for alle overordnede veje i Danmark af, hvor stor en andel af trafikken der afvikles i spidstimen (spidstimeandelen). I regi af Vejdirektoratets analyse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn er der foretaget en mere retvisende beregning af spidstimeandelen specifikt for Lillebæltsbroen. På den baggrund vurderede Vejdirektoratet, at Lillebæltsbroen vil opleve kritisk trængsel i 2036.

Den øst-/vestgående korridor over Storebæltsbroen, Fyn og dermed også Lillebæltsbroen er en af de største hovedfærdselsårer i Danmark. Ud over den lokale trafik i Trekantområdet, betjener den også international trafik samt trafikanter, der rejser mellem Sjælland og Jylland.

Ifølge Vejdirektoratet viser tal fra Landstrafikmodellen, at 10 pct. af den forventede trafik på Lillebæltsbroen i 2030 vil have et ærinde på Fyn eller i Trekantområdet. Den resterende del af trafikken, som udgør langt størstedelen, vil således være gennemkørende trafik.

En fast forbindelse mellem Als og Fyn og en Kattegatforbindelse vil begge have mulighed for at aflaste Lillebæltsbroen for dele af den gennemkørende trafik.

Både en fast forbindelse mellem Als og Fyn samt især en Kattegatforbindelse forventes at udskyde tidspunktet for, hvornår der opstår kritisk trængsel på Lillebæltsbroen til efter 2040.

Ifølge Vejdirektoratets strategiske analyser vil en fast forbindelse mellem Als og Fyn betyde cirka 8.000 færre køretøjer pr. hverdagsdøgn på Lillebæltsbroen i 2030, mens en fast Kattegatforbindelse medfører en aflastning på knap 9.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn i 2035.

Hvis man tager udgangspunkt i den historiske trafikvækst på Lillebæltsbroen svarer aflastningseffekten af en fast Fyn-Als forbindelse og en fast Kattegatfor-



bindelse til henholdsvis 3 og 4 års trafikvækst på broen. Hvis man derimod tager udgangspunkt i den forventede trafikvækst på Lillebæltsbroen i de kommende år, vil aflastningseffekten svare til henholdsvis 7 og 8 års trafikvækst.

Infrastrukturfonden og aftalen om en Grøn Transportpolitik fra 2009 udløber med udgangen af 2020 og det er min ambition, at forhandle en bred og langsigtet aftale, hvor klima- og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Men vi skal også investere i vores veje, så vi sikrer en moderne og sammenhængende infrastruktur til fremtidens grønne biler.

Jeg forventer, at udfordringerne med trængsel på det centrale motorvejsnet vil være et af de temaer, vi naturligt vil inddrage i drøftelserne. Den endelige prioritering af projekter vil i sagens natur afhænge af, hvad der er opbakning til i Folketinget.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht