



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. august 2024
2024-3146

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 389:

Vil ministeren kommentere Trekantområdet Danmarks handout om ny Lillebæltsforbindelse og fordelene ved en parallelforbindelse, jf. TRU alm. del – bilag 285?

Svar:

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har for nylig besluttet at sætte den strategiske analyse af en ny forbindelse på tværs af Lillebælt på pause, indtil forundersøgelsen af en fast forbindelse mellem Als og Fyn foreligger. På nuværende tidspunkt er der beregnet trafikgevinster, opstillet et groft anlægsoverslag og beskrevet væsentlige forhold for en række forskellige linjeføringer. Der er imidlertid også en række forhold, som ikke er analyseret endnu, herunder klima, støj, erhvervseffekter, forsyningssikkerhed m.v. På den baggrund giver handoutet fra Trekantområdet anledning til følgende bemærkninger.

Handout: Der forventes kritisk trængsel på Den nye Lillebæltsbro allerede fra 2030.

De seneste fremskrivninger af trafikken i Grøn Mobilitetsmodel viser, at trafikken i 2030 er dækket med den nuværende kapacitet. Kritisk trængsel forventes således først at opstå en del år efter 2040.

Handout: Det er ikke muligt at sammenligne gevinsterne ved en tredje Lillebæltsforbindelse med andre projekter.

En fuld samfundsøkonomisk analyse indgår ikke som en del af den indledende undersøgelse. Screeningsrapporten indeholder indledende trafikale beregninger, som eksempelvis ikke medregner betydning af overflytning fra vej til bane, men størstedelen af de trafi-



kale gevinster indgår. Den anvendte metode (gevinst per anlægskrone) kan bruges til at sammenligne løsninger internt i projektet. Den giver ikke en samfundsøkonomisk nutidsværdi eller intern rente, som direkte kan sammenlignes med samfundsøkonomi i andre projekter, men tallet er en indikation på gevinsternes størrelsesorden sammenlignet med anlægsomkostningerne. En fuld samfundsøkonomisk beregning kan således give bedre resultater, men ikke i en grad der vil få afgørende betydning for konklusionerne.

Handout: Parallelforbindelsen er den bedste løsning for natur, miljø og klima

Der er ikke på nuværende tidspunkt foretaget en sammenligning af de forskellige forbindelser, for så vidt angår natur, miljø og klima.

Det er korrekt, at parallelforbindelsen er den eneste linjeføring, som ikke går gennem Natura 2000-områder. En linjeføring kan dog gå igennem et Natura 2000-område, hvis de beskyttede naturtyper ikke påvirkes i væsentligt omfang. Dette vil skulle undersøges nærmere.

Det vurderes også korrekt at antage, at jo kortere linjeføring, der skal anlægges, jo mindre klimapåvirkning i anlægsfasen, hvor klimapåvirkningen er knyttet til materialeforbruget. Klimapåvirkning er imidlertid ikke beskrevet i screeningsrapporten, hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen.

Handout: Jernbane på parallelforbindelsen vil give mulighed for at lave en ny station i Erritsø, hvilket tidligere er vurderet af Banedanmark til at være rentabelt

Muligheden for en station i Erritsø er i flere tidligere undersøgelser blevet belyst til at have et betydeligt passagerpotential. Denne er dog ikke analyseret i den indledende undersøgelse, men det kan være relevant at overveje på ny i forskellige udformninger både i eksisterende infrastruktur og i forbindelse med en eventuel parallelforbindelse. En tilbundsående analyse af muligheden for en station i Erritsø har ikke været en del af kommissoriet for den strategiske analyse af en ny forbindelse på tværs af Lillebælt. Der har dog været et stærkt lokalt kommunalt ønske om undersøgelsen af muligheden for en station i Erritsø.

Handout: Jernbane på parallelforbindelsen vil skabe bedre forbindelse til Fredericia Havn og kombiterminalen i Taulov. Det vil skabe bedre forhold for fremtidig jernbanegodstransport i Danmark



Den nuværende og fremtidige godstrafik vil fortsat skulle benytte den eksisterende baneforbindelse (Lillebæltsbroen af 1935). Derfor vil godstrafikken kun få en lille fordel i fremkommelighed ved en udbygning af infrastrukturen, hvilket dog kan forventes at fylde meget lidt i en samfundsøkonomisk beregning. I den samfundsøkonomiske beregning af København-Ringsted banen gav det eksempelvis op til 3 pct. i ekstra gevinster. I forbindelse med Femern Bælt-forbindelsens ibrugtagning vil godstrafikken udgøre en relativ lille del af den samlede togtrafik over Lillebælt.

Handout: Den eksisterende jernbane over den gamle Lillebæltsbro er afgørende for en sammenhængende national infrastruktur. Der er behov for en supplerende forbindelse for at sikre robusthed i togdriften i Danmark, rejsetidsbesparelser mellem Øst- og Vestdanmark samt for at sikre tilstrækkelig kapacitet på jernbanen.

Rejsetidsbesparelser og kapacitetseffekt (bedre pålidelighed) indgår allerede på indledende niveau i de fremlagte beregninger som en del af screeningsrapporten. Da en fuld samfundsøkonomisk analyse som nævnt ikke indgår som en del af den indledende undersøgelse og ikke er en del af screeningsrapporten, er det vigtigt at understrege, at disse beregninger betragtes som foreløbige.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen