

COWI-rapport om vejkapaciteten ved Lillebælt

1. Strategisk valg for forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark

Det fremgår af "Aftalen om en grøn transportpolitik" af 29. januar 2009, at der skal gennemføres en strategisk analyse af det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, herunder den videre udvikling af motorvejskapaciteten ved Lillebælt.

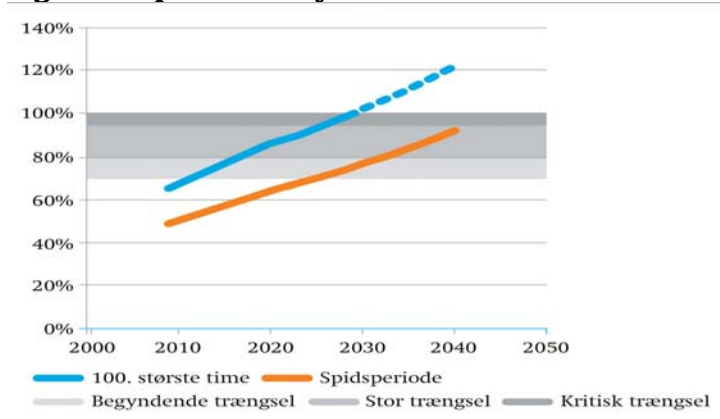
Transportministeriet har på den baggrund bedt konsulentvirksomheden COWI om at foretage en screening af de trafikale udfordringer og mulige linjeføringer for en ny fast vejforbindelse ved Lillebælt eller nord for Lillebælt mellem Børgse og Juelsminde. I analysen peges på 4 principielle muligheder for en ny fast forbindelse.

Spørgsmålet om håndteringen af det langsigtede kapacitetsbehov ved Lillebælt skal ses i sammenhæng med analyserne af en række andre infrastrukturprojekter, herunder timemodellen og perspektiverne i en Kattegatforbindelse.

2. De langsigtede trafikale og udfordringer ved Lillebælt

COWI har foretaget langsigtet fremskrivning af trafikken og trængselsudviklingen ved Lillebælt, hvis der ikke etableres en ny fast forbindelse, jf. figur 1.

Figur 1. Kapacitetsudnyttelsen ved Lillebælt



*Spidsperioden svarer til de 3 timer i et typisk hverdagsdøgn med størst trafikefterspørgsel.

**Der er forudsat en trafikvækst på 1,8 pct. pr. år frem til 2040, jf. Infrastrukturkommissionen.

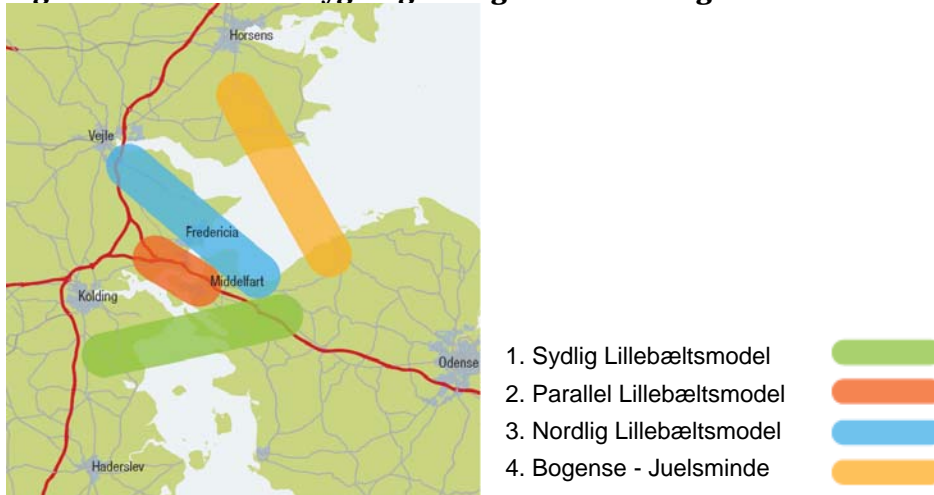
Beregningerne viser, at der vil opstå kritisk trængsel på den eksisterende Lillebæltsforbindelse frem mod 2030. Trafikanterne vil således opleve reducerede rejsehastigheder på de travleste tidspunkter på dagen, og større forsinkelser flere gange om ugen. Frem mod 2040/2050 vil problemer blive forøget.

COWI's samfundsmæssige beregninger viser, at en ny Lillebæltsforbindelse bliver samfundsmæssigt rentabel frem mod 2040/2050 i takt med, at trængslen og de samfundsmæssige omkostninger forbundet hermed ved stiger.

3. Screenede alternativer for en ny Lillebæltsforbindelse

COWI har ud fra en trafikal og miljømæssig vurdering peget på 4 mulige løsningsmodeller for en ny fast forbindelse for vejtrafikken, jf. figur 2.

Figur 2. Screenede udbygningsmuligheder omkring Lillebælt



1. *En parallel Lillebæltsmodel*, hvor der etableres en vejbro umiddelbart nord for med den nuværende Lillebæltsbro.
2. *En sydlig Lillebæltsmodel*, hvor der etableres en vejforbindelse i en ny korridor syd for Middelfart og Kolding. Denne model skaber en genvej for trafikken mellem Fyn/Sjælland og Sydjylland videre mod Tyskland.
3. *En nordlig Lillebæltsmodel*, hvor der etableres en vejforbindelse i en ny korridor fra Middelfart nord om Fredericia til E45 syd for Vejle. Denne model vil i sammenhæng med ny Vejlefjordbro kunne skabe en genvej for trafikken mellem Fyn og den nordlige del af Jylland. En ny Vejlefjordbro indgår også som et muligt element i realisering af Timemodellen.
4. *En nordlig Bogense - Juelsminde forbindelse*, hvor der etableres en vejforbindelse i en ny korridor mellem Odense og Horsens via en ny fast forbindelse mellem Bogense og Juelsminde. Det vil skabe en genvej uden om Vejle fjord og Lillebælt for trafikken mellem det nordøstlige Jylland og Fyn. En Bogense-Juelsminde forbindelse indgår også som et hovedalternativ for realisering af Timemodellen.

En parallel Lillebæltsmodel vil være billigst, og skønnes at koste i størrelsesordenen 6 mia. kr. Mens en sydlig og nordlig Lillebæltsmodel ved Lillebælt skønnes at koste hhv. i størrelsesordenen 9 og 12 mia. kr. Til sammenligning vil en Bogense-Juelsminde forbindelse som en ren vejforbindelse inkl. landanlæg skønnes af koste i størrelsesordenen 32 mia. kr.

I rapporten vurderer COWI også nogle af de miljømæssige perspektiver.

4. Aflastning af Lillebælt og Vejle Fjord

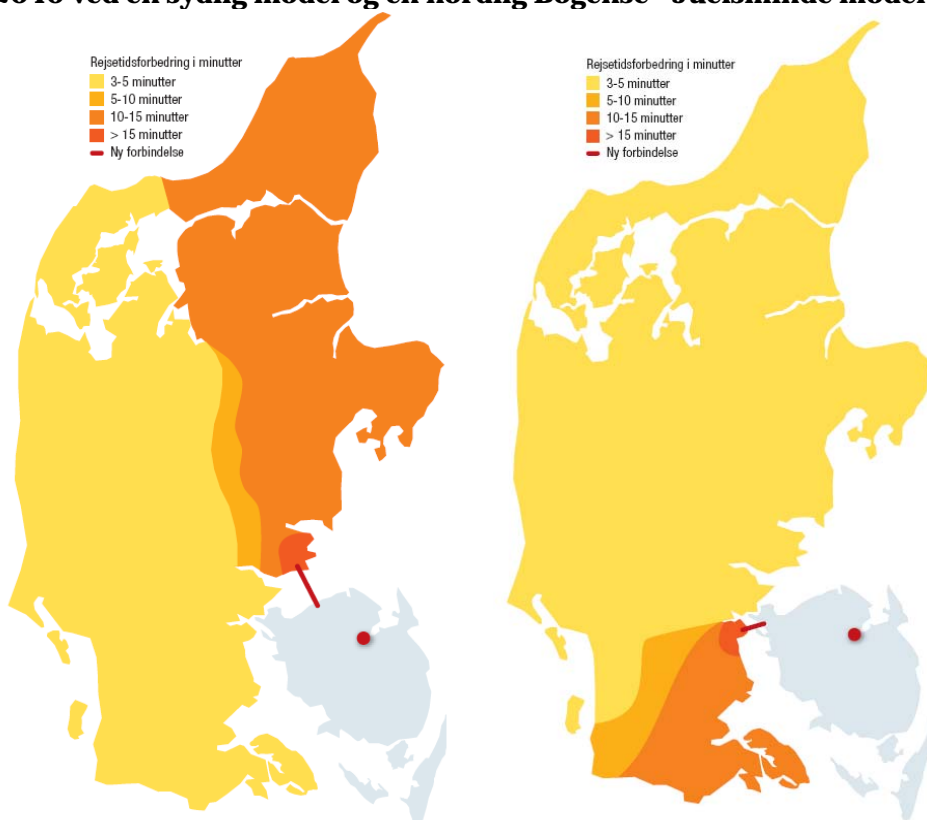
En parallel forbindelse vil trafikalt fungere som en udbygning af den nuværende vejbro, og er den model, der bedst sikrer kapaciteten i den eksisterende korridor. Modellen vil dog ikke i sig selv give "nye" muligheder for trafikanterne.

De forholdsvist dyrere "genvejsforbindelser" nord eller syd for den eksisterende Lillebæltsforbindelse aflaster i et vist omfang den eksisterende bro og giver samtidig rejsetidsgevinster for en del af trafikken mellem Jylland og Fyn.

De indledende beregninger af trafikken i 2020 viser, at aflastningen fra genvejsforbindelserne vil være i størrelsesordenen 15-20 pct. af den samlede trafik over Lillebælt. Aflastningen svarer således til op til ca. 10 års vækst i trafikken.

Tilsvarende vil E45 omkring Vejle fjord blive aflastet med omkring 15 pct. med en nordlig genvejsforbindelse, og ligeledes vil motorvejen ved Kolding blive aflastet med 15 pct. af en sydlig genvejsforbindelse.

Figur 3. Rejsetidsforbedringer for rejser fra Odense i myldretiden i 2040 ved en sydlig model og en nordlig Bogense - Juelsminde model



5. Brugerfinansiering af en fast forbindelse

Cowi har foretaget overordnede beregninger af grundlaget for brugerfinansiering af en ny fast forbindelse.