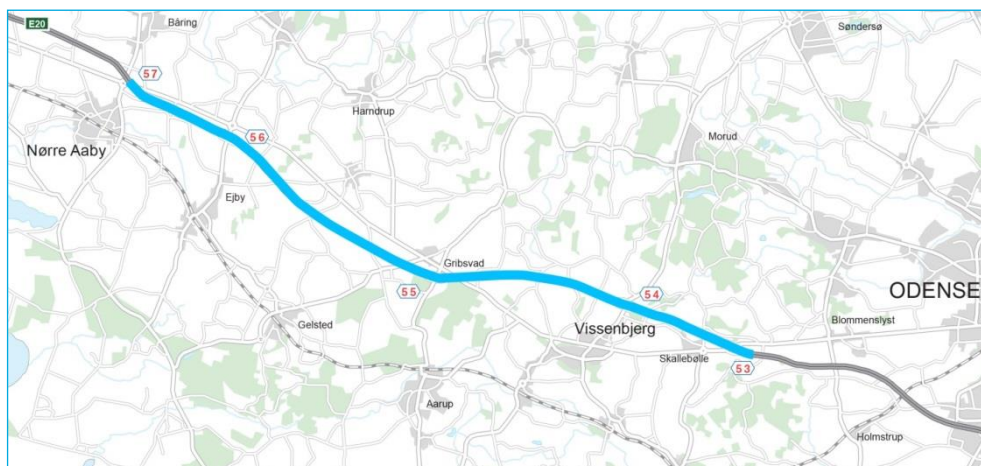


Kørsel i nødspor på Fynske Motorvej mellem Nr. Aaby og Odense V



Formål og baggrund

Fynske Motorvej udgør en central forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark, hvilket medfører voksende trængselsproblemer i myldretidsperioderne, og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser.

Der er vedtaget en anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej mellem Middelfart og Odense V til 6 spor, og første etape fra Middelfart til Nr. Aaby er gennemført. Udbygning af de resterende 22 km afventer politisk beslutning og finansiering.

Vejdirektoratet har i 2015-2016 gennemført en overordnet analyse af mulighederne for kørsel i nødspor på 10 udvalgte motorvejsstrækninger i Danmark, herunder denne strækning. På baggrund af analysen er en model med kørsel i nødsporet kun i myldretiden, kombineret med et begrænset ITS-system og en hastighedsbegrænsning på 100 km/t, vurderet til at være samfundsøkonomisk rentabelt. Hastighedsbegrænsningen på 100 km/t vil kun gælde i det tidsrum, hvor der køres i nødsporet.

Projektbeskrivelse

Forslaget omfatter ombygning/forstærkning af nødsporene, så de kan benyttes til kørespor. Dertil kommer etablering af nødlokker og justering af rampetilslutninger. Dette kombineres med et ITS-system med variable informations- og hastighedstavler i større afstand end ved det nuværende forsøg på Hillerødmotorvejen med henblik på at reducere etablerings- og driftsomkostninger. Dertil kommer overvågningskameraer.



Hastighedsbegrænsningen på 100 km/t vurderes realistisk, blandt andet fordi der er relativt få tilslutningsanlæg på strækningen. Det skal bemærkes, at der skal ske en drøftelse med politi og beredskab omkring et konkret projektforslag inklusiv udformningen af ITS-systemet, ligesom den endelige hastighedsbegrænsning skal godkendes af politiet (jf. færdselsloven).

Anlægsarbejderne forventes gennemført på 3 år.

Anlægs- og samfundsøkonomi

Vejdirektoratets analyse af mulighederne for kørsel i nødspor er som nævnt gennemført på et overordnet niveau, og der knytter sig derfor en større usikkerhed til anlægsoverslagene ligesom der er behov for en nærmere vurdering af behovet for VVM-screening, myndighedstilladelser, arealerhvervelse til nødlommer m.v.

I analysen er anlægsoverslaget for etablering af kørsel i nødspor på den 22 km lange strækning mellem TSA 57 Nr. Aaby og TSA 53 Odense V beregnet til 231,4 mio. kr. (PL-2018, indeks 186,32).

Driften af ITS-systemet for det aktuelle projekt er beregnet til 5,2 mio. kr. pr. år. fra og med 2020.

Der er gennemført en samfundsøkonomisk beregning af effekterne ved kørsel i nødspor set i forhold til anlægs- og driftsudgifterne (primært driftsomkostninger til ITS). Beregningerne er foretaget for en periode på 15 år. (2020-2035). På den baggrund er beregnet en intern rente for projektet på ca. 4 %.