

# Trafikale effekter ved forskellige Als Fyn linjeføringer

Med afsæt i kommissoriet for forundersøgelsen af en fast forbindelse mellem Als og Fyn har Sund & Bælt og Vejdirektoratet siden 2021 gennemført en række undersøgelser i det vedtagne forundersøgellesområde. De foreløbige analyser har afdækket en række udfordringer, som tilsammen peger på betydelige risici i forhold til at kunne etablere en fast forbindelse indenfor det eksisterende forundersøgellesområde.

På den baggrund har forligskredsen besluttet, at forundersøgellesområdet skal udvides i nordvestlig retning. Udvidelsen indeholder dels et nyt nordligere undersøgellesområde og dels udpegning af et perspektiveringsområde. For så vidt angår sidstnævnte område tilrettelægges undersøgelserne således, at det i første omgang vurderes, hvorvidt en korridor nord for det udvidede undersøgellesområde vil kunne leve op til projektets målsætninger. Hvis det vurderes, at en løsning inden for perspektiveringsområdet lever op til kommissoriets målsætningerne, vil realiserbarheden af en sådan løsning efterfølgende blive undersøgt på et overordnet niveau.

I dette notat sammenlignes overordnede screeningsresultater fra en korridor i det eksisterende forundersøgellesområde med resultaterne fra korridor i hver af i de nye områder benævnt henholdsvis perspektiveringsområde og udvidet forundersøgellesområde. De forskellige korridorer, der sammenlignes, er vist på kort 1.



Kort 1 – Viser de udvalgte korridorer til brug for trafikberegningerne, hvor rød linje er korridor i det oprindelige forundersøgelingsområde, grøn linje er en korridor i det udvidede forundersøgelingsområde, og blå linje en korridor i perspektiveringsområdet.

Perspektiveringsområdet er medtaget for at inkludere trafikscreening af en korridor, som ligger helt uden for Natura 2000-områder. De trafikscreenende beregninger i perspektiveringsområdet skal give en afklaring af, hvorvidt en korridor i det område kan opfylde målsætningerne i kommissoriet om at være til gavn for flest mulige brugere, være økonomisk sammenhængende og give størst mulige tidsbesparelser for rejsende.

### Præsentation af trafiktallene for korridorer i udvidet forundersøgelingsområde og perspektiveringsområde i forhold til det eksisterende undersøgelingsområde

Der er tidligere gennemført overordnede trafikberegninger for en korridor i det eksisterende forundersøgelingsområde til brug for kapacitets- og støjberegninger. Resultatet af trafikberegningen sammenlignes med overordnede beregninger for korridorer i det udvidede forundersøgelingsområde og perspektiveringsområde, for at vurdere trafikpotentialet i disse alternative forundersøgelingsområder, på en ligeværdig baggrund.

Da der på nuværende tidspunkt ikke er fastlagt endelige linjeføringer, på hverken kyst-kyst-delen eller på vejdelene, er beregningerne gennemført med en række overordnede antagelser om udbygning af eksisterende veje udenfor byområder til 2+1 og 90 km/t, og overordnede antagelser om kyst-kyst anlæggets placering i en korridor. I perspektiveringsområdet (blå korridor) antages Rute 168 (mellem Odense og Assens) og Rute 405 (Als), samt Rute 8 mellem Sønderborg og Augustenborg at blive udvidet. For det udvidede forundersøgelingsområde er regnet med en udvidelse af Rute 43 og Rute 8 på Fyn (rød korridor) og Rute 405 (grøn korridor), og Rute 8 mellem Sønderborg og Augustenborg. For begge sidstnævnte korridorer antages

det, at der anlægges af ny vej fra eksisterende vej og frem til kyst-kyst forbindelsen. For alle korridorer er antaget den samme takst, der optimerer indtjeningen, for at benytte forbindelsen.

Der er gennemført screeningsberegninger med Grøn Mobilitetsmodel (GMM) version 2.3 og de tre områder er sammenlignet i forhold til:

- Antal brugere
- Rejsetidsbesparelser

### Antal brugere

Beregningerne viser, at korridoren i perspektiveringsområdet vil have de laveste trafikmængder sammenlignet med de to øvrige undersøgte korridorer. Resultaterne indikerer, at denne korridor vil have ca. 3.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn i 2040 på den faste forbindelse, mens korridoren i det udvidede forundersøgelingsområde vil have ca. 6.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn i 2040. Trafikmængderne for korridoren i det udvidede forundersøgelingsområde sammenlignet med trafikmængderne for korridoren i det eksisterende forundersøgelingsområde er omkring 30 procent mindre, mens det er omkring 65 procent mindre for perspektivområdet.

Scenarier	Daglig trafikmængder på den faste forbindelse	
	2040	Køretøjer pr. hverdagsdøgn
		<b>Als-Fyn forbindelsen</b>
		<b>Forskel i pct.</b>
Korridor i eksisterende forundersøgelingsområde (lastbilandel)		9.300 (60 pct)
Korridor i udvidet forundersøgelingsområde (lastbilandel)		6.500 (54 pct)
Korridor i perspektiveringsområde (lastbilandel)		3.400 (54 pct)
		Reference
		- 30%
		- 64%

### Rejsetidsbesparelser

Rejsetidsbesparelser kan regnes for den enkelte trafikant og de samlede besparelser for alle trafikanter. I denne sammenhæng er det den samlede besparelse, der er interessant, idet kommissoriets målsætning er at "give størst mulige tidsbesparelser for rejsende".

Den samlede rejsetidsbesparelse i Danmark, opgøres for korridoren i det eksisterende forundersøgelingsområde til 5.500 timer pr. hverdagsdøgn. For korridorerne i de to andre områder vil trafikanterne ikke spare tilsvarende antal timer, da man ved korridoren i det udvidede forundersøgelingsområde sparer 5.100 timer og 2.900 timer ved korridoren i perspektiveringsområdet, svarende til en reduktion på hhv. 8 og 48 procent.

Scenarier	Rejsetidsbesparelse	
	2040	Timer
		<b>Forskel i pct.</b>
Korridor i eksisterende forundersøgelingsområde		5.522
Korridor i udvidet forundersøgelingsområde		5.079
Korridor i perspektiveringsområde		2.896
		Reference
		-8%
		-48%

At der ikke er større forskel på tidsgevinsterne for korridoren i det eksisterende forundersøgelingsområde og korridoren i det udvidede forundersøgelingsområde, når nu trafiktallene er forskellige, skyldes, at en stor del af korridoren er sammenfaldende (Rute 43 og 8 på Fyn), og dermed er rejsetidsbesparelsen på de lange ture, der tidligere ville gå over Lillebæltsbroen, ikke markant anderledes. Til gengæld vil de kortere ture være mindre tilbøjelige til at blive gennemført, da f.eks. en tur mellem Sønderborg og Faaborg er 1/3 længere.

For korridoren i perspektiveringsområdet er rejsetidsgevinsterne markant lavere, da man ikke på samme måde kan trække trafik til/fra Sjælland, da strækningen fra Nyborg til Sønderborg via Assens – Nordbord er noget længere.

### **Vurdering af korridorer i de nye områder i forhold til kommissoriets målsætninger**

De overordnede screeningsresultater viser, at der for vejtrafikken er en betydelig bedre trafikal betjening ved en korridor i det eksisterende forundersøgelingsområde. En korridor i det udvidede undersøgelsesområde har sammenlignet hermed en dårligere trafik betjening og den trafikale betjening er dårligst ved korridoren i perspektiveringsområde, for så vidt angår antal brugere og samlede rejsetidsgevinster.

Med baggrund i de overordnede screeningsresultater som viser, at effekter ligger mellem ca. 65% og 50% lavere, for henholdsvis antal brugere og rejsetidsbesparelser, vurderes det, at en korridor i perspektiveringsområdet ikke lever op til to af kommissoriets tre målsætninger om at være til gavn for flest mulige brugere, og give størst mulige tidsbesparelser for rejsende. Det indstilles derfor med baggrund i resultaterne til Transportministeriet, at et videre arbejde med udvikling af et samlet løsningsforslag i perspektiveringsområdet indstilles.