

Evaluering

Motorvejsudvidelse af Fynske Motorvej mellem Middelfart - Nr. Åby



INDHOLD

Baggrund for evalueringen	3
Hovedresultater	4
Ændring i trafikken	6
Målt trafik før og efter udbygningen.....	6
Trafikken hvis vejen ikke var udbygget	7
Ændring i rejsetider	8
Målte rejsetider før og efter udbygningen.....	8
Rejsetiden hvis vejen ikke var udbygget	9
Ændring i hastigheden	10
Målte hastigheder før og efter udbygningen	10
Hastigheder hvis vejen ikke var udbygget.....	11
Overordnet kapacitetsvurdering på projektstrækningen	12
Anlægsomkostninger	13
Samfundsøkonomi	13

Baggrund for evalueringen

I maj 2010 vedtog Folketinget anlægsloven for en udbygning af Fynske Motorvej (E20) mellem Odense Vest og Middelfart fra fire til seks spor (Figur 1). Derudover er der etableret et nyt tilslutningsanlæg midt på strækningen, 58a. Vejdirektoratet startede anlægsarbejder på den ca. ti km lange første etape mellem Middelfart og Nørre Aaby i 2013 og denne udbygning åbnede i oktober 2014.

Denne evaluering omfatter projektets trafikale effekter, anlægsøkonomi og samfundsøkonomi.

Figur 1. Oversigt over projektstrækningen på E20



Hovedresultater

Der er mindre trængsel mellem Middelfart og Nr. Aaby

På trods af den generelle trafikstigning oplever trafikanterne færre forsinkelser efter udbygningen.

På projektstrækningen i vestgående retning i morgenmyldretiden er hastigheden steget fra 99 km/t før udbygningen til 118 km/t efter udbygningen. En beregning af hastigheden i en fiktiv situation, hvor udbygningen ikke var blevet gennemført viser, at hastigheden ville være omkring 72 km/t (Tabel 1).

I østgående retning i eftermiddagsmyldretiden er hastigheden steget fra 94 km/t før udbygningen til 100 km/t efter udbygningen. Her ville hastigheden i en fiktiv situation i 2017 uden udbygningen være omkring 69 km/t.

Tabel 1. Udbygningens betydning for hastigheden. Tallene viser henholdsvis øst- og vestgående retning for den af tidsperioderne, hvor trængslen er størst i den enkelte retning.

	Før udbygning (2011)	Efter udbygning (2015)	Uden udbygning (2017)
Vestgående retning (morgen kl. 7 – 9)	99	118	72
Østgående retning (eftermiddag kl. 15 – 18)	94	100	69

Note: I Vejdirektoratets evalueringer benytter vi året efter ibrugtagningen som eftersituationen – i dette tilfælde 2015. Det har dog for Fynske Motorvej ikke været muligt at gennemføre modelberegningerne for 2015, hvorfor de er beregnet for 2017.

Parallelvej til projektstrækningen er blevet aflastet

Både udbygningen og den nye tilslutning har flyttet trafik ud på motorvejen fra den østlige del af den mest oplagte parallelvej, Hovedvejen (den oprindelige hovedlandevej før anlæg af motorvej), hvilket har medført bedre fremkommelighed på strækningen. Trafikken på den vestlige del af Hovedvejen er derimod steget – formentlig pga. øget trafik mod det nye tilslutningsanlæg.

Derudover har udbygningen medført en reduktion i trafikken på en række strækninger nordøst for Middelfart såsom Bogensevej og Jyllandsvej. Trafikken er dog steget på Den Gamle Lillebæltsbro.

Tabel 2. Talt trafik på de øvrige veje i nærområdet. Tallene er afrundet og vist som summen af begge retninger.

Vej, delstrækning	Før udbygning	Efter udbygning	Ændring
Hovedvejen, østlig del (ved Nr. Aaby)	8.300	7.300	-12%
Hovedvejen, vestlig del (ved Middelfart)	8.700	9.900	14%
Bogensevej, vest for Vejbyvej	3.500	3.200	-9%
Jyllandsvej, nord for E20	5.800	4.400	-24%
Gl. Lillebæltsbro, på broen	10.300	11.100	8%

Trafikken er steget mellem Middelfart og Nr. Aaby

Trafikken på projektstrækningen er steget. I 2011 kørte der cirka 55.000 køretøjer per hverdagsdøgn, mens der var ca. 70.000 køretøjer i 2017. Det svarer til en stigning på omkring 27 pct. Stigningen er lidt højere på projektstrækningen end på andre strækninger af Fynske motorvej.

Hvis projektet *ikke* var blevet etableret, viser opdaterede trafikmodelberegninger, at der ville have været ca. 67.000 køretøjer per hverdagsdøgn på projektstrækningen i 2017, hvilket er 22 pct. mere end i 2012.

Projektets anlægsomkostninger blev væsentligt lavere end forventet

Projektet er realiseret for en anlægsomkostning, der ligger ca. 570. mio. kr. eller 50 pct. under, hvad der blev forudsat i beslutningsgrundlaget. Vejdirektoratets projektbevilling - dvs. anlægsoverslaget inkl. 10 pct. korrektionstillæg - var 965 mio. kr., hvilket er ca. 394 mio. kr. eller 41 pct. højere end de realiserede omkostninger.

Anlægsomkostningerne var i beslutningsgrundlaget beregnet til 1.140 mio. kr. (inklusive 30 pct. korrektionstillæg), mens projektet blev realiseret for 571 mio. kr. (2009-prisniveau).

Trafikanterne sparer 152.000 timer i trafikken om året

De opdaterede modelberegninger viser, at projektet samlet set har givet trafikanterne en årlig tidsbesparelse på 152.000 timer.

Bedre samfundsøkonomisk forrentning end forventet

På baggrund af de opdaterede modelberegninger og endelige anlægsomkostninger er der gennemført en opdateret samfundsøkonomisk beregning. Den giver en intern rente på 12,7 pct., hvilket er 4,2 procentpoint højere, end det blev beregnet i beslutningsgrundlaget