

KOMMISSORIUM

27. april 2023
2022-531

Kommissorium for strategisk analyse af ny forbindelse på tværs af Lillebælt

Baggrund

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 blev det som en del af initiativerne omhandlende *Fremtidens veje (S, V, DF, SF, RV, K, og LA)* besluttet at gennemføre en strategisk analyse af en ny vej- og baneforbindelse over Lillebælt. Der er afsat 15 mio. kr. til gennemførelse af analysen.

De eksisterende broer over Lillebælt er en del af den kritiske infrastruktur i Danmark, som forbinder Øst- og Vestdanmark. Området omkring Lillebælt er samtidig tæt bebygget, hvilket er en komplicerende faktor i forhold til muligheden for at udbygge infrastrukturen på tværs af Lillebælt.

Togtrafikken benytter i dag Den Gamle Lillebæltsbro, som i 2035 bliver 100 år gammel, og det vil dermed på et tidspunkt blive nødvendigt at tage stilling til behovet for en ny fremtidssikret jernbaneforbindelse på tværs af Lillebælt. Beslutningen om anlæg af en ny jernbane på Vestfyn giver samtidig anledning til at overveje muligheden for at videreføre jernbanen på tværs af Lillebælt, så tog mod Aarhus/Aalborg undgår Den Gamle Lillebæltsbro og den lave hastighed på denne del af strækningen.

Vejtrafikken over Lillebælt foregår primært via Den Nye Lillebæltsbro, der blev åbnet i 1970. Vejdirektoratets fremskrivninger viser, at forbindelsen i 2030 vil have kritisk trængsel, hvorfor der ligeledes vil være behov for at tage stilling til mulighederne for udbygning af vejkapaciteten i krydsningen af bæltet.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af en mulig 3. broforbindelse over Lillebælt udført som enten en kombineret vej- og jernbaneforbindelse eller som en ren henholdsvis vej- eller jernbaneforbindelse. Udgangspunktet for analysen var etablering af en ny bro parallelt med Den Nye Lillebæltsbro.



En central udfordring for de kombinerede løsninger parallelt med den eksisterende motorvejsbro over Lillebælt vil være at få plads til både udvidelse af motorvejen og anlæg af en ny jernbane i det tætbebyggede område. Det vurderes på den baggrund relevant at se på alternative løsninger i en ny strategisk analyse af Lillebæltskorridoren.

På baggrund af de beskrevne forhold skal en strategisk analyse af en ny forbindelse på tværs af Lillebælt tage udgangspunkt i både kombinerede løsninger og mulige separate løsninger for henholdsvis vej og jernbane.

Der er aktuelt en række større mulige infrastrukturprojekter, hvor der ikke er truffet politisk beslutning om en eventuel gennemførelse, og som potentielt kan have betydning for det fremtidige kapacitetsbehov i Lillebæltskorridoren for både vej- og jernbanetrafikken. Disse projekter omfatter bl.a. en mulig fast forbindelse over Kattegat og en mulig vejforbindelse mellem Fyn og Als. Nærværende strategiske analyse skal indeholde en perspektivering til disse projekter.

Opgave

Der skal gennemføres en strategisk analyse af en fremtidssikring af Lillebæltskorridoren for vej- og togtrafikken. En strategisk analyse består af indledende analyser på screeningsniveau. Den har til formål at belyse overordnede linjeføringsmuligheder og fremtidige perspektiver i forbindelse med et givet infrastrukturprojekt. Den strategiske analyse skal omfatte:

Selvstændig vejkorridor

- Undersøgelse af mulige linjeføringer for en vejforbindelse på tværs af Lillebælt parallelt med Den Nye Lillebæltsbro udført som bro eller tunnel, samt den mulige tilslutning til den eksisterende motorvej.
- Undersøgelse af muligheder for – samt fordele og ulemper ved – inddragelse af nødspor til et fjerde kørespor på Den Nye Lillebæltsbro samt nødvendige ændringer i vejanlæggene på land.
- Analyse af muligheden og behovet for udvidelse af kapaciteten på motorvejsforbindelserne fra Lillebælt mod henholdsvis Vejle, Kolding/Esbjerg samt Odense.



- Udarbejdelse af anlægsoverslag for de undersøgte løsninger og overordnede beskrivelser af de mulige natur- og miljømæssige effekter, herunder støj.
- Gennemførelse af trafikmodelberegninger og samfundsøkonomiske beregninger for en udvidelse af vejkorridoren på tværs af Lillebælt.
- Opstilling af mulige tiltag til at reducere miljø- og støjeffekter ved en udvidelse af vejkorridoren.
- Beregning af klimaeffekter for både anlægs- og driftsfasen.

Selvstændig jernbanekorridor

- Undersøgelse af mulige linjeføringer for anlæg af en jernbane på tværs af Lillebælt, herunder en som forbinder den nye jernbane på Vestfyn via en tunnel under Lillebælt til et punkt vest for Fredericia, hvor den nye forbindelse tilsluttes den eksisterende jernbane nordvest for Fredericia og om muligt med etablering af spor til betjening af Fredericia Station.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag for de undersøgte løsninger og overordnede beskrivelser af de mulige natur- og miljømæssige effekter, herunder støj.
- Udarbejdelse af oplæg til køreplaner og gennemførelse af trafikmodelberegninger samt samfundsøkonomiske beregninger.
- Vurdering af punktlighedseffekter samt operationelle fordele og ulemper ved to jernbaneforbindelser på tværs af Lillebælt.
- Beregning af klimaeffekter for både anlægs- og driftsfasen.

Kombineret vej- og jernbanekorridor

- Undersøgelse af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse på tværs af Lillebælt parallelt med Den Nye Lillebæltsbro, samt den mulige tilslutning til eksisterende motorveje og jernbaner.
- Derudover samme undersøgelsespunkter som i de selvstændige løsninger, jf. ovenfor.



Inddragelse af interessenter og offentlig høring

I forbindelse med den strategiske analyse skal der ske en inddragelse af relevante kommuner og andre relevante eksterne interessenter undervejs i analysen. Dette skal bl.a. ske gennem en idéfase, hvor alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til indhold i den strategiske analyse.

I den indledende fase inddrages særligt kommuner og lokale aktører af hensyn til at sikre en tidlig inddragelse af lokale interessenter i forhold til eventuelle bekymringer og ønsker. Endvidere inddrages uafhængige fageksperter med særlige kompetencer inden for eksternaliteter som klima, miljø og støj.

Tidsplan

Den strategiske analyses tidsplan:

- 2. kvartal 2023: Undersøgelsen bliver igangsat.
- 4. kvartal 2023: Idéfasehøring.
- 2. kvartal 2025: Afrapportering til forligskredsen.

Organisering

Analysen gennemføres af Vejdirektoratet (hovedansvarlig) i samarbejde med Banedanmark, som har ansvaret for jernbanetekniske elementer.

Der etableres en følgegruppe bestående af Transportministeriets departement, Vejdirektoratet og Banedanmark.

Til brug for udarbejdelsen af togdriftsoplægget inddrages Trafikplangruppen i regi af Transportministeriets departement. Endvidere inddrages Trafikstyrelsen og Sund & Bælt efter behov.

Der etableres en ekstern følgegruppe bestående af relevante eksterne interessenter, herunder kommuner, og relevante eksperter.