

MINISTEREN

Kenneth Jensen
Byrådsmedlem (A), Frederikssund Kommune
Fyrrehaven 18
3630 Jægerspris

E-mail: keje@frederikssund.dk

Dato 31. oktober 2018
J. nr. 2018-4100

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Kenneth Jensen

Tak for din henvendelse af 8. oktober 2018 vedrørende dine uddybende spørgsmål om trafikken og brugerbetalingen på Kronprinsesse Marys Bro.

For så vidt angår din anmodning om aktindsigt i henvendelsen modtog du svar fra departementet den 15. oktober 2018.

I forhold til dine spørgsmål om betalingsvilligheden på den kommende Kronprinsesse Marys Bro har jeg bedt Vejdirektoratet udarbejde et notat om sagen, som jeg vedlægger dette brev.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen

Vedr. uddybende spørgsmål om Kronprinsesse Marys Bro

Af Transport-, Bygnings- og Byggeministerens svar på spørgsmål nr. 776 (j.nr. 2018-4728) til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget af 25. september 2018 fremgår det, at Vejdirektoratet forventer, at omkring 12.900 biler vil benytte Kronprinsesse Marys pr. hverdagsdøgn. Det er ikke et nyt tal, men den trafikmængde Vejdirektoratet har forventet lige siden vedtagelsen af anlægsloven for forbindelsen.

Når det i ministerens svar til Kenneth Jensen af 20. august 2018 fremgår, at det forventes, at omkring 12.000 biler dagligt vil benytte broen og dermed bidrage til en årlig indtægt på ca. 60 mio. kr., er der tale om et gennemsnitligt døgn (årsdøgntrafik), som kan ganges med 365 for at give årstrafikken.

Der er således i de to svar benyttet to forskellige terminologier for trafikmængden (årsdøgntrafik og hverdagsdøgntrafik), og på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro er forholdet mellem de to 0,93, så årsdøgntrafikken udgør ca. 93% af hverdagsdøgntrafikken, hvilket er det samme forhold, som er anvendt i trafikprognoseerne på Fjordforbindelsen. Der er således ikke forskel på den forventede trafik i de to svar.

Ovennævnte forventninger til trafikmængder er baseret på de analyser, som ligger til grund for anlægsloven, og der har ikke efterfølgende været foretaget opdaterede analyser på trafik og betalingsvillighed på Fjordforbindelsen. Forventningen til trafikken på broen er naturligvis behæftet med stor usikkerhed, især da det er første gang i Danmark, der skal opkræves betaling for at benytte en vejstrækning, der har gratis alternativer.

Den i svaret på spørgsmål nr. 776 nævnte indsvingsperiode er erfaringsmæssigt 2-3 år, hvor overflytningen til den nye forbindelse ikke vil have nået sit endelige omfang.

Det har hidtil i forretningsmodellen for Fjordforbindelsen været forudsat, at lastbilandelen på den nye forbindelse vil være ca. 12%. Da der indføres lastbilforbud på den eksisterende bro, vil al lastbiltrafik blive overflyttet til den nye forbindelse, hvorfor den forholdsmæssige andel af lastbiler vil blive noget højere, end den er i dag på Kronprins Frederiks Bro. I 2017 var antallet af lastbiler på Kronprins Frederiks målt til 8,5%, men disse målinger var baseret på bilers længde (over/under 5,8m) og ikke vægt. Disse målinger kan derfor ikke direkte sammenlignes med en fordeling af køretøjer på over/under 3.500kg.

Det er ikke muligt, at registrere køretøjernes fordeling på erhvervs-køretøjer og private biler, og der vil da heller ikke blive skelnet mellem formål ved opkrævning af taksten, hvorfor dette ikke har

betydning for Fjordforbindelsen Frederikssund. Ifølge beregning med Landstrafikmodellen kan fordelingen af køretøjer under 3.500 kg skønnes til ca. 16% varebiler, ca. 6% personbiler i erhverv, ca. 38% bolig-arbejdssted og ca. 40 % fritid.

I Kenneth Jensens brev sammenlignes den forventede indtægt på 60 mio. kr. årligt med, at der vil blive udløst ca. 20 mio. kr. i skatterabatter og -fradrag. Skatterabatter og -fradrag er ikke en del af økonomien for Fjordforbindelsen Frederikssund. Det samlede skatteregnskab vil dog også omfatte en momsindtægt på ca. 15 mio. kr.

Vedr. trafikregulerende foranstaltninger på JF Willumsensvej er der med Frederikssund Kommune aftalt nogle foranstaltninger til gavn for lokaltrafikken og særligt den tværgående cykeltrafik. Disse foranstaltninger vil blive iværksat efter åbningen af den nye bro. Herudover er der ikke planlagt yderligere trafikregulerende tiltag på JF Willumsensvej, og skulle det mod forventning blive nødvendigt, må dette bero på en konkret vurdering af den trafikale situation.

En situation, hvor Kronprins Frederiks Bro må lukkes på grund af reparation eller vejrlig, vil heldigvis opstå yderst sjældent, og Vejdirektoratet vil i alle tilfælde forsøge at opretholde trafikken på Kronprins Frederiks Bro i videst muligt omfang. I dag er det således, at hvis broen skulle lukke som følge af en af ovennævnte situationer, så er den alternative rute at køre syd om fjorden via Roskilde. Når Kronprinsesse Marys Bro åbner, vil den give et alternativ, som både vil spare tid og kørte kilometer, men som vil være pålagt brugeravgift.

Det er korrekt, at der er planlagt reparations- og vedligeholdsarbejder på Kronprins Frederiks Bro til udførelse efter åbning af Kronprinsesse Marys bro. Disse arbejder er bevidst udskudt til efter åbning af den nye bro, fordi konsekvenserne for trafikken vil være markant større, hvis disse arbejder udføres inden den nye bro er åbnet. Arbejderne vil naturligvis blive gennemført under størst mulig hensyntagen til trafikken over broen.