



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 16. april 2015  
J. nr. 2015-1102

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. februar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Baastrup (SF).

**Spørgsmål nr. 471:**

Vil ministeren kommentere artiklerne ”Prognoserne skød for højt: 9.000 færre biler krydser Limfjorden” og ”Forskere om trafikprognoser: Urealistisk med så mange biler i fremtiden”, bragt i Ingeniøren den 12. december 2014, om beregningsmodellerne for trafikprognoser, og herunder oplyse, om artiklens konklusioner vedrørende overestimering af trafikbelastningen giver anledning til at revurdere beregningerne for motorvejsstrækninger, som er under planlægning eller overvejelse, f.eks. Hærvejsmotorvejen og Frederikssundmotorvejen? Kan ministeren i modsat fald garantere, at de beregnede trafikbelastninger/-behov er rigtige, og dermed at de faktuelle beslutningsgrundlag for vejstrækningerne er korrekte?

**Svar:**

Indledningsvist vil jeg understrege, at jeg er helt enig i, at de trafikprognoser, der anvendes i sammenhæng med undersøgelse og vurdering af nye infrastrukturprojekter, skal være udarbejdet på det bedst mulige grundlag. Det indebærer for det første, at der skal være opdateret viden om det nuværende trafikomfang. For det andet skal fremskrivningen af trafikken være baseret på opdaterede forventninger til de faktorer, der påvirker trafikvæksten samt den seneste forskning på området.

Herudover har jeg bedt Vejdirektorat om kommentarer til artiklerne, som jeg henholder mig til:

”Det væsentligste budskab i artiklerne er, at trafikmodeller overdriver behovet for nye vejprojekter.

Det er korrekt, at trafikmodeller har beregnet en større vækst i trafikken, end der viste sig at være i årene 2008-2013. Det skyldes især finanskrisen, som betød, at der i denne periode stort set ingen vækst var i økonomien og i trafikken. Den relativt beskedne vækst i disse år kan imidlertid ikke bruges til at forudsige trafikvæksten i de kommende år. F.eks. viser den seneste udvikling, at



biltrafikken på det samlede danske vejnet er steget med 2,5 pct. fra 2013 til 2014 og på motorvejene med 5 pct.

Side 2/2

De trafikmodeller, der anvendes i dag, undervurderer formentlig desuden effekten på trængsel af nye vejprojekter, da de ikke er i stand til at medregne virkningen af køophobning. Dermed undervurderes den sparede rejsetid og den samfundsøkonomiske gevinst.

Et andet budskab i artiklerne er, at nye veje i sig selv skaber trafik. Det er delvis rigtigt, da en ny vej giver nye muligheder og øger mobiliteten. Det er en fordel for samfundet og stimulerer økonomisk vækst. Det skal imidlertid nævnes, at langt den største del af trafikken på en ny vej kommer fra aflastning af de omkringliggende veje, fordi den nye vej gør det hurtigere at komme frem.

De trafikmodeller, der ligger til grund for vurdering af nye statslige vejprojekter, opdateres løbende med den nyeste viden, herunder den registrerede trafikvækst.

DTU er ved at udvikle en ny landstrafikmodel. Foreløbige beregninger med Landstrafikmodellen tyder på, at trafikvæksten fremover vil blive lavere end i 00'erne, herunder som følge af forventninger om lavere økonomisk vækst. Derfor kan der være behov for at genberegne tidligere analyserede vejprojekter.

Der er igangsat genberegninger af Den Midtjyske Motorvej i overensstemmelse med beslutningen i trafiktalet af 24. juni 2014. Der er endvidere igangsat genberegninger af alle VVM-undersøgte projekter, herunder af Frederikssundmotorvejens 3. og 4. etape samt af E20 (strækningerne Odense V – Nr. Aaby og Syd om Odense).

Beregninger af fremtidige trafikbelastninger og trafikbehov er forbundet med usikkerhed, men de gennemføres på det bedst mulige grundlag med udgangspunkt i den viden, vi har om såvel nutiden og fortiden.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke