



Tværforbindelsen Skitse til potentielle analyser

Region Sjælland

12. marts 2025

Impact Economics

Indhold

- 1 Sådan ser trafikken ud i dag
- 2 Samfundsøkonomisk analyse
- 3 Gevinster for borgerne
- 4 Budgetoverslag

På de næste sider præsenterer vi 3 skitser til analyser af Tværforbindelsen.

God læselyst.



Kristian Kolstrup
Impact Economics

Telefon: 27 44 74 86

Mail: kk@impacteconomics.dk



Kort om Impact Economics

Impact Economics er et nyt konsulentfirma specialiseret i analyser af transport og infrastruktur. Firmaet er startet af Kristian Kolstrup, der har knap 20 års erfaring fra konsulentbranchen (COWI, Incentive og EY).

Kristian har tidligere bl.a. lavet:

- Rapporten 'Gevinster ved Den Sjællandske Tværforbindelse' (Incentive 2023).
- Samfundsøkonomiske analyser af bl.a. faste forbindelser over Lillebælt, Storebælt, Femern, Helsingør-Helsingborg og Øresundsmetro.
- Impact analyser af effekten af ny infrastruktur på bl.a. uddannelse, adgang til job, huspriser og bosætning.

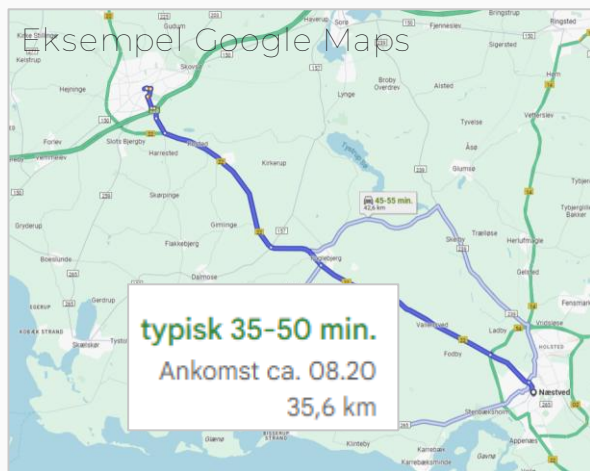
Sådan ser trafikken ud i dag

Situationen i dag

Trængsel på rute 22

Der er i dag tidspunkter med trængsel på rute 22. Det kan være på grund af meget trafik, langsomkørende trafik (fx landsbrugskøretøjer) eller hændelser (fx uheld eller tabt gods).

Der er i dag ikke et overblik over mængden.



Tilgang

Analyse af trængsel

Ved at scrape data fra Google Maps registrerer vi den faktiske rejsetid i bil hver dag over en periode.

Vi bygger en scraping-funktion i fx Microsoft Power Automate, der flere gange hver dag henter de aktuelle rejsetider med bil ned for rute 22.

Rejsetiden lægges i en database, hvor vi efterfølgende kan analysere det. Det kan evt. sammenlignes med en motorvejsstrækning med ca. samme antal trafikanter for at opgøre forskellen.

Vi undersøger desuden i hvilket omfang busserne på rute 22 er forsinkede på baggrund af data fra Movia. Både i form af køreplanstillæg og forsinkelser derudover

Resultat

Ny viden

Resultatet er ny viden om rute 22:

- **Hvor meget** hastigheden er nedsat i bil.
- **Hvor ofte** hastigheden er nedsat i bil.
- **Hvor henne** hastigheden er nedsat i bil.

De tre punkter kan opgøres separat for myldretiden og uden for myldretiden.

Hertil opgør vi hvor meget busserne kører langsommere pga. køreplanstillæg og pga. yderligere forsinkelser. Vi har et særligt fokus på hvad det betyder for, om skoleelever og studerende kommer frem til tiden.

Det har ikke tidligere været belyst og kan derfor bruges til at sætte fokus på Tværforbindelsen.

Samfundsøkonomisk analyse

Situationen i dag

Gammel analyse

Sidst, der blev lavet en samfundsøkonomisk analyse var i 2016, hvor Rambøll lavede en.

Siden da, er der sket mange ændringer til metode, enhedspriser og trafikgrundlag.

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat penge til at Vejdirektoratet kan lave en forundersøgelse af rute 22 mellem Kalundborg og Slagelse.

Tilgang

Samfundsøkonomisk analyse

Vi udarbejder en samfundsøkonomisk analyse af at opgradere strækningen til motorvej.

Vi anvender den nyeste version af Grøn mobilitetsmodel (version 3.0). Det inkluderer effekten af åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

Omkostninger til anlæg, drift- og vedligehold opgør vi på baggrund af km-priser fra lignende projekter.

Analysen følger de samme kvalitetsstandarder som Vejdirektoratet og Transportministeriet bruger.

Resultat

Ny viden

Resultatet af analysen er ny viden om det samfundsøkonomiske afkast ved at opgradere forbindelsen.

Det er relevant til at sætte fokus på forbindelsen og som indspil til transportordførere.

Det kan desuden bruges som grundlag til at vurdere, hvor projektet kan optimeres. Det er relevant som input til Vejdirektoratets forundersøgelse.

Gevinster for borgerne

Situationen i dag

Begrænset viden

Tværforbindingen er tidligere blevet analyseret med fokus på:

- Vækstpotentiale (Grontmij 2015)
- Samfundsøkonomi (Rambøll 2016)
- Erhvervsliv (Incentive 2023)

Der er dog ikke lavet en analyse med fokus på borgernes gevinster.

Tilgang

Flere vinkler

I analysen ser vi på, hvordan borgerne påvirkes ved en opgraderet tværforbinding.

Analysen baseres på ændringer i rejsetider kombineret med viden om, hvor bl.a. uddannelsessteder og arbejdspladser er lokaliseret.

Uheld baseres på Vejdirektoratets opgørelse af uheld.

Resultat

Ny viden

Resultatet af analysen er ny viden om, hvordan borgerne bliver påvirket.

Vi ser på hvordan de:

- får lettere adgang til uddannelse
- får lettere adgang til jobs
- får lettere adgang til at besøge venner og familie samt lave fritidsaktiviteter
- bliver udsat for færre uheld.

Analysen af uheld kan evt. laves separat.



Budgetoverslag

1 Sådan ser trafikken ud i dag

Prisoverslag

160.000 – 220.000 kr. ekskl. moms.

Uddybning

Prisspændet afspejler detaljeringsgraden, dvs. i hvilket omfang det fx kun er selve Rute 22 der analyseres, eller trængslen ind og ud af de større byer også analyseres.

Detaljeringsgraden dækker også over, om der kun fokuseres på biltrafik eller bustrafik også er inkluderet.

2 Samfundsøkonomisk analyse

Prisoverslag

320.000 - 440.000 kr. ekskl. moms.*

Uddybning

Det lave spænd afspejler den minimale analyse, mens det høje spænd inkluderer flere varianter, samt en vurdering af hvad der skal til for at forbedre samfundsøkonomien yderligere.

* I budgettet er der afsat 100.000 kr. ekskl. moms til underrådgiver til trafikmodelberegninger. Inden opgaven igangsættes afklares det, om det er tilstrækkeligt.

3 Gevinster for borgerne

Prisoverslag

150.000-250.000 kr. ekskl. moms.

Uddybning

Der er synergieffekter med de trafikale beregninger i den samfundsøkonomiske analyse.

Den lave pris er således en tillægspris til den samfundsøkonomiske analyse, mens den høje pris er for denne analyse alene.