

Hvorfor en sammenhængende Øst-Vest-korridor er vigtig for national vækst

Storebælts- og Lillebæltsforbindelsen udgør 2 af de vigtigste forbindelseslinjer i Danmarks Øst-Vest-korridor og er central for pendling, erhvervstransport og forsyningskæder. Korridoren er dog hæmmet af to forskellige barrierer: **kapacitet på Lillebælt**, hvor selv små afbrydelser skaber trængsel, og **tilgængelighed på Storebælt**, hvor brugerbetalingen dæmper pendling og arbejdsmarkedsintegration.

Pendling og arbejdsmarked



- Jylland-Fyn-Sjælland er et enormt arbejdsmarkedsbånd med over 82.000 pendlere på tværs af Lillebælt og 68.000 på tværs af Storebælt
- Lavere tilgængelighed dæmper arbejdsudbuddet: virksomheder på begge sider har et mindre opland af medarbejdere, end befolkningsstrukturen tilsiger.
- Rejsetid, pris og regularitet er dokumenteret som centrale for virksomhedernes rekruttering og arbejdskraftens mobilitet.

Erhverv og godstransport



- Lillebæltsforbindelsen håndterer 17% af Danmarks nationale godstransport.
- Kommunerne langs og omkring øst-vest-korridoren over Lillebælt og Storebælt tegner sig samlet for ca. 18 % af Danmarks BNP og 14 % af den samlede eksport og udgør dermed en væsentlig del af den produktive økonomi, som øst-vest-korridoren binder sammen*.
- En ny Lillebæltsforbindelse er nødvendig for at understøtte Trekantområdets rolle i EU's TEN-T-netværk

Forsyningssikkerhed



- En robust Øst-Vest-korridor er afgørende for stabil leverance af varer, serviceydelser og kritiske funktioner som beredskab, medicin og fødevarer
- På Lillebælt ligger trafikken tæt på kapacitetsgrænsen i spidsbelastningstimerne, og selv mindre hændelser kan udløse betydelige forsinkelser, fordi der ikke findes alternative ruter med tilsvarende kapacitet



Note: *Kommunerne i området omfatter Vejle, Fredericia, Kolding, Haderslev, Vejen, Middelfart, Billund, Assens, Nordfyns, Odense, Faaborg-Midtfyn, Svendborg, Nyborg, Kerteminde, Kalundborg, Holbæk, Næstved, Sorø og Odsherred.

Storebælts og Lillebælts rolle for mobilitet og vækst - med underudnyttelse i øst og kapacitetspres i vest

For at undersøge betydningen af kapacitetspres og barrierer i øst-vest-korridoren belyses hvilke faktorer der er afgørende for nuværende pendlingsmønstre ved en Gravity-analyse¹. Analysen viser, at forbindelserne på tværs af Øst- og Vestdanmark i dag ikke udnyttes fuldt, og at deres mobilitetspotentiale kan være under pres. Storebælt er præget af markant underpendling, mens stigende trængsel ved Lillebælt vil true fremtidig arbejdsmarkedsintegration

Pendlingsflowet er under forventet niveau og påvirkes af trængsel

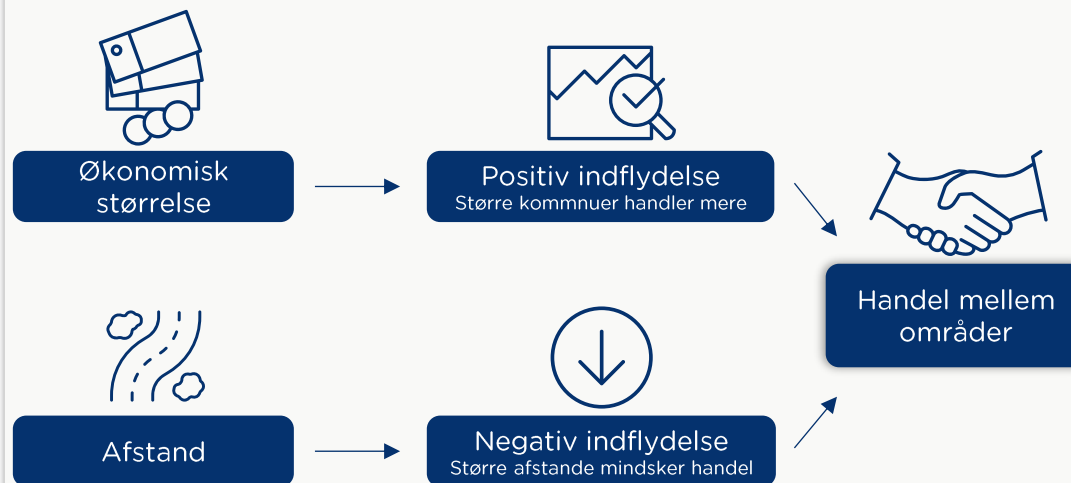
- ① Alle pendlingsruter mellem Fyn og Sjælland er systematisk og markant under det niveau, man ville forvente ud fra befolkningstal, jobtilbud og afstand. **Underpendlingen mellem kommuner på hver side af Storebælt ligger i gennemsnit 50% under det forventede niveau.**
- ② Øget trængsel på E20 vil medføre længere rejsetider. Gravity-modellen viser, at **pendlingen falder proportionelt med rejsetiden (f.eks. +20% rejsetid giver 20% mindre forventet pendling)**. Dermed risikerer Lillebælt gradvist at svække sammenhængskraften i Øst-Vest korridoren.

Sådan har vi beregnet det forventede pendlingsflow



- Vi estimerer en log-lineær gravity-model for pendling mellem alle kommuner i Danmark med data fra Danmarks Statistik og Google Maps
- Modellen forklarer pendling ud fra befolkning, afstand og kommunernes arbejdsmarkedsstørrelser jf. Gravity logikken
- Herefter beregner vi det forventede pendlingstal for hvert kommunepar og sammenligner det med faktisk pendling.

Gravity-logikken illustreret



Forklaring:

Gravity-logikken bygger på, at store befolknings- og jobklynger skaber høj mobilitet, når transportmodstanden (tid, pris, usikkerhed) er lav. Modellen bruges normalt til at forklare handel mellem lande - her anvender vi den på pendling, mellem kommuner fordi arbejdsmarkedet fungerer efter samme principper for bevægelse af arbejdskraft.

Kilde: Egen illustration med udgangspunkt i [FNs guideline: Analyzing bilateral trade using the gravity equation](#)

Note: ¹Analysen beregner det forventede pendlingsniveau under antagelse af normal adfærd og indfanger ikke individuelle præferencer, branche- eller boligmarkedsforhold. Gravity-modellen kan heller ikke isolere effekten af én enkelt barriere (fx en ændring af Storebæltsafgiften) uden supplerende analyser. Koefficienten for *Storebælt-dummyen* i en log-lineær gravity-model er -0.753, hvilket svarer til en forventet reduktion på 53% pendling relativt til lignende kommunepar uden brokrydsning. Se [metodebilag for nærmere beskrivelse af metoden](#).

Når afgifter sænkes og kapacitet forbedres samtidig, boostes effekterne i Øst-Vest-korridoren

Højere kapacitet - plads til vækst og forsyning

- Nyt kapacitetsniveau i myldretiderne giver langt mere stabil drift og kortere rejsetid.
- Flere virksomheder kan planlægge transport og leverancer uden forsinkelser.
- Lillebælt kan håndtere spidsbelastningen, så den nationale forsyning ikke rammes af enkeltstående hændelser eller vejarbejder.

Sænket afgift - stærkere mobilitet og arbejdsmarked

- Lavere pris øger mobiliteten, så flere job, uddannelser og virksomheder bindes sammen.
- Pendlingen vokser mod det niveau, som befolkning og jobstruktur tilsiger (jf. Gravity estimator)
- Arbejdsmarkedet mellem Fyn og Sjælland bliver større og mere dynamisk.

Samtidige forbedringer - multipliceret effekt

- Når der både **kommer flere rejsende** (via lavere pris) og **plads til dem** (via kapacitet), integreres landsdelene fuldt.
- Virksomheder får adgang til større arbejdsstyrke og større markeder på tværs af landet.
- Transportkæder og pendling bliver stabile og hurtigere

Afgiftssænkning og kapacitetsløft virker som multiplikatorer for arbejdsmarked og erhverv

