

Rapport om udvidelsesmuligheder i den østjyske motorvejskorridor

1. Strategisk valg for det overordnede vejsystem i Jylland

Som led i aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev det besluttet at gennemføre en strategisk analyse af det langsigtede kapacitetsbehov for den nord-/sydgående vejtrafik i Jylland. Der arbejdes i den forbindelse med to overordnede strategier: En videre udvikling af motorvejskapaciteten i den østjyske transportkorridor (E45) eller etablering af en ny nord-/sydgående midtjysk motorvejskorridor.

Vejdirektoratet har på den baggrund foretaget en screening af de langsigtede kapacitetsbehov og udbygningsmuligheder i E45-korridoren. I screeningen er der desuden foretaget indledende trafikale beregninger af muligheden for at aflaste E45 gennem anlæg af en midtjysk motorvejskorridor eller en ny fast forbindelse ved Lillebælt.

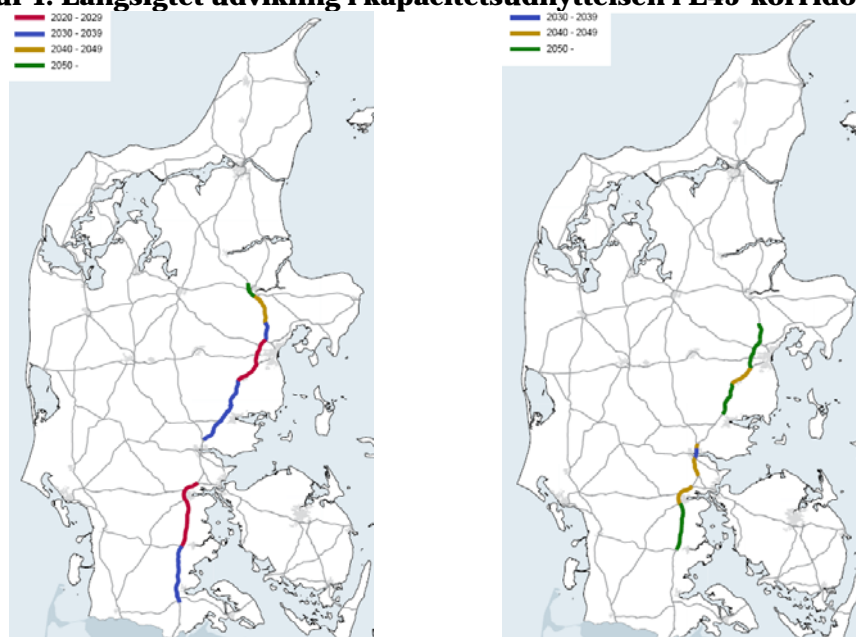
Screeningen udgør ikke et egentligt beslutningsgrundlag, men skal bidrage til grundlaget for debatten om en samlet langsigtet strategi for landsdelsforbindelserne og vejsystemet i Jylland.

2. De langsigtede trafikale udfordringer i E45-korridoren

Trafikken i E45-korridoren har gennem de seneste år været stærkt stigende. F.eks. har trafikvæksten ved Vejle fjord været dobbelt så stor som gennemsnittet for hele landet siden Vejlefjordbroen åbnede i 1980. Samtidig gør en høj lastbilandel på op mod 15-20 pct. at trængsel opstår tidligere, end det ellers vil være tilfældet, fordi lastbiltrafikken fylder meget i det inderste spor. Der gennemføres p.t. forsøg om overhalingsforbud for lastbiler kan hjælpe til en mere effektiv afvikling af trafikken.

Den stigende trafik har skabt kapacitetsproblemer, som har givet anledning til en beslutning om en udvidelse fra 4 til 6 spor mellem Skærup og Vejle N, herunder på Vejlefjordbroen. Desuden udvides strækningen Vejle N til Hornstrup til 6 spor i forbindelse med anlægget af motorvejen mellem Vejle og Herning. I efteråret 2011 fremlægges endvidere en VVM undersøgelse for strækningen mellem Fredericia S og Kolding.

Vejdirektoratet har foretaget en fremskrivning af trafikken, som viser, at der frem mod 2040/2050 vil være et trafikalt behov for en udvidelse af kapaciteten i E45-korridoren på store dele strækningen fra Nordjylland til Grænsen, jf. figur 1.

Figur 1. Langsigtet udvikling i kapacitetsudnyttelsen i E45-korridoren

Tidspunkt for kritisk trængsel ved 4 spor

Tidspunkt for kritisk trængsel ved 6 spor

Beregningerne viser, at der frem mod 2040 vil opstå kritisk trængsel fra Tinglev til Kolding og fra Hornstrup til nord for Aarhus. Endvidere vil der frem mod 2040 opstå kritisk trængsel på de 6 spor over Vejle fjord.

For trafikanterne vil trængselssituationen i 2030 betyde, at rejsehastigheden i myldretiderne på centrale dele af strækningen fra Kliplev til Randers vil være reduceret med op mod 50 pct. i forhold til i dag. Med en forudsætning om fortsat trafikvækst vil situationen gradvist forværres om omfatte større dele af E45.

3. Anlægsmuligheder i E45-korridoren

Vejdirektoratets indledende anlægsoverslag viser, at en etapevis udbygning af de strækninger, hvor der forventes at opstå kritisk trængsel frem mod 2040 vil koste i størrelsesordenen 14-15 mia. kr., jf. figur 2.

En videre udbygning af de 4 og 6 sporede strækninger, hvor der efter 2040 vil opstå kritisk trængsel, skønnes at koste ca. 12 mia. kr.

I prisoverslagene er forudsat en udbygning af den nuværende Vejle fjordbro til 8 spor, hvilket skønnes at koste 1 til 2 mia. kr. Vejdirektoratet peger på, at det alternativt kan overvejes at etablere en ny østlig fast forbindelse, som kan sikre kapaciteten ud over de maksimalt 8 spor, der kan etableres med en udbygning af

Figur 2. Anlægsøkonomi

den nuværende bro. En ny østlig fjordpassage, indgår også i en af de mulige løsningsmodeller for Timemodellen for jernbanen på etappen mellem Odense og Århus, som Trafikstyrelsen tidligere har peget på.

4. Muligheder for at aflaste E45

Vejdirektoratet har foretaget indledende trafikberegninger for potentialet for at aflaste E45 ved anlæg af en midtjysk motorvejskorridor eller en Lillebæltsforbindelse.

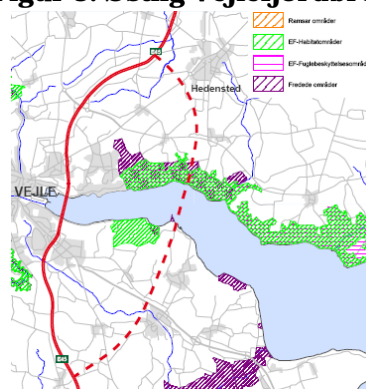
Beregningerne viser, at over halvdelen af trafikken på E45 er lokal trafik, som næppe i væsentligt omfang vil kunne aflastes fra vejen, mens lidt under halvdelen er længere gennemkørende ture og landsdelstrafik.

Beregningerne for en midtjysk motorvej indikerer, at en ny nord-/sydgående motorvej fra E20 ved Kolding til E45 i Nordjylland vil kunne udskyde kritisk trængsel i E45-korridoren i omkring 10 år. Aflastningen vil dog kunne variere som følge af den konkrete linjeføring og trængselsudviklingen i E45 korridoren.

Figur 4. Midtjysk motorvejskorridor



Figur 3. Østlig Vejlefjordbro



Der er endvidere gennemført beregninger for aflastningspotentialet ved anlæg af en ny fast forbindelse nord eller syd for Lillebælt, som kan skabe en "genvej" for dele af landsdelstrafikken til/fra Fyn og Sjælland. Som eksempel viser beregningerne for en ny forbindelse mellem Bogense-Juelsminde nord for Lillebælt, at forbindelsen vil kunne udskyde kritisk trængsel på motorvejene omkring Vejle fjord og i Trekantområdet i ca. 10 år.