

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 222:**

Ministeren bedes bekræfte, at konklusionerne i ministeriets resume af Vejdirektoratets rapport om Midtjysk Motorvejskorridor, vedrørende en 6-12 pct. aflastning af trafikken på E45 ved Vejle, bygger på den såkaldte korridor B, uden den oplagte forbindelse mellem den midtjyske motorvej og Smidstrup, og dermed uden en direkte forbindelse mod Fyn/Sjælland?

**Svar:**

Intervalleret på de 6-12 pct., som er angivet i rapporten og resumeet om en midtjysk motorvej, dækker over aflastningen ved Vejlefjordbroen for alle de tre undersøgte linjeføringskorridorer, A, B og C. Der indgår ikke beregningsresultater vedr. aflastning af E45 fra etapeløsninger eller tilvalg i rapporten.

Der vil fra en midtjysk motorvej i korridor B være en direkte forbindelse mod Fyn og Sjælland via den netop anlagte motorvejsstrækning mellem Vejle og Ølholm (rute 18). Denne vil komme til at udgøre en opkobling nord om Vejle over Vejlefjordbroen, mens der med Smidstrupløsningen vil skabes en supplerende forbindelse syd om Vejle.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

### Spørgsmål nr. 223:

Ministeren bedes bekræfte, at såfremt en forbindelse mellem en midtjysk motorvej, korridor B, og Smidstrup (og dermed forbindelse mod Fyn/Sjælland), som Vejdirektoratet nævner som et muligt tilvalg, inkluderes i korridor B, så vil aflastningen af E45 ved Vejle stige fra de i resuméet nævnte 6-12 pct. til 19-20 pct. af den forventede trafik i 2030 på Vejlefjordbroen, og at trafikken på en midtjysk motorvej i korridor B i øvrigt vil stige på de svagest trafikerede strækninger fra 14.000 til 18.000?

### Svar:

Jeg har på baggrund af spørgsmålet bedt Vejdirektoratet om at fremsende de specifikke trafiktal for tilvalgsløsningen med den supplerende opkobling syd for Vejle (korridor B+).

#### *Vedr. aflastning af E45*

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, er det korrekt, at korridor B+ i forhold til korridor B vil forøge aflastningen ved Vejle til omkring 20 pct., svarende til omkring 18.000 køretøjer. Samtidig viser tabellen dog tydeligt, at det kun er ved Vejle, at tilvalget har en effekt på E45. Nord for Vejle N er der således ingen forskel mellem korridor B og B+ når det gælder aflastning af E45. Og syd for Vejle S er der kun meget begrænsede ændringer.

**Tabel 1.** Trafikændring på E45 ved anlæg af midtjysk motorvej, korridor B og B+ (pct. af hverdagsdøgntrafikken)

Delstrækning på E45	Korridor B	Korridor B+	Meraflastning ved B+ (pct.point)
TSA 33 Haverslev – MVK Midtjysk MV	+22	+22	0
TSA 35 Hobro V – TSA 34 Hobro N	-48	-48	0
TSA 39 Randers N – TSA 38 Purhus	-36	-36	0



TSA 44 Hadsten – TSA 43 Sønder Borup	-28	-28	0
TSA 47 Tilst – MVK Århus Nord	-23	-23	0
TSA 49 Århus S – MVK Århus Vest	-24	-24	0
TSA 51 Skanderborg N – MVK Århus Syd	-19	-19	0
TSA 54 Ejer Bavnehøj – TSA 53 Skanderborg S	-21	-21	0
TSA 57 Horsens S – TSA 56 Horsens V	-22	-22	0
TSA 59 Hornstrup – TSA 58 Hedensted	-20	-20	0
TSA 60 Vejle N – MVK Vejle N	-13	-22	9
TSA 61 Vejle S – TSA 60 Vejle N	-12	-20	8
MVK Kolding – MVK Skærup	-23	-23	0
TSA 62 Kolding Ø – MVK Kolding	-11	-14	3
TSA 65 Kolding S – MVK Kolding Vest	-29	-29	0
TSA 66 Christiansfeld – TSA 65 Kolding S	-32	-31	-1
TSA 67 Haderslev N – MVK Midtjysk MV	+3	+3	0

Vejdirektoratet anslår, at en supplerende opkobling syd for Vejle vil koste 3,1 mia. kr. Den netop offentliggjorte rapport om udbygning af E45 viser, at en udbygning af Vejle fjordbroen, når det måtte blive relevant, kan gennemføres for 1,1-1,7 mia. kr.

#### *Vedr. trafikken i korridor B+*

For så vidt angår trafikken på selve den midtjyske motorvej, er det jf. tabel 2 korrekt, at der især mellem Billundvej (rute 28) og motorvejen ved Silkeborg (rute 15) vil komme mere trafik i korridor B+ med tilvalget end i korridor B alene. Dette hænger blandt andet sammen med ændrede rutevalg for trafikken fra Vest- og Midtjylland mod Lillebælt. Vejdirektoratet oplyser dog, at en stor del af den øgede trafik i korridor B+ vil være overflyttet fra den nyanlagte motorvej mellem Vejle og Herning (rute 18/13).

Til illustration heraf Vejdirektoratet har beregnet, at der på rute 18/13-motorvejen på strækningen mellem Ølholm og E45 ved Vejle vil køre 8.000 færre køretøjer pr. hverdagsdøgn, hvis der etableres en motorvej i korridor B+ i forhold til korridor B.



**Tabel 2.** Trafik på midtjysk motorvej (antal køretøjer pr. hverdagsdøgn)

<b>Delstrækning på midtjysk motorvej</b>	<b>Korridor B</b>	<b>Korridor B+</b>	<b>Mertrafik ved B+</b>
Østjysk MV (E45) – Løgstørvej (29)	22.800	22.900	100
Løgstørvej (29) – Skivevej (579)	27.700	27.700	0
Skivevej (579) – Aalborgvej (13)	28.200	28.300	100
Aalborgvej (13) – Viborgvej (16)	25.000	25.000	0
Viborgvej (16) – Aarhusvej (26)	25.900	26.000	100
Aarhusvej (26) – Ulvedalsvej (186)	28.600	28.700	100
Ulvedalsvej (186) – Silkeborg MV (15)	27.400	27.900	500
Silkeborg MV (15) – Brandevej (185)	22.100	27.300	5.200
Brandevej (185) – Vestvejen (18)	14.600	21.000	6.400
Vestvejen (18) – Vejlevej (442)	20.500	28.700	8.200
Vejlevej (442) – Billundvej (28)	17.700	26.100	8.400
Billundvej (28) – Ribevej (417)	20.500	19.500	-1.000
Ribevej (417) - Esbjerg MV(E20)	19.400	18.600	-800
Esbjerg MV(E20) – Koldingvej (25)	22.900	22.800	-100
Koldingvej (25) – Østjysk MV (E45)	18.400	18.200	-200
Billundvej (28) - Ribevej (417) (tilvalg)	-	13.400	-
Ribevej (417) - Østjysk MV (E45) (tilvalg)	-	13.500	-

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 224:**

Ministeren bedes bekræfte, at den udskydelse på ca. 10 år af udbygningsbehovet på E45 primært vedrører de strækninger på E45, hvor der allerede nu er konstateret kritisk trængsel, dvs. Aarhus-Skanderborg og omkring Kolding, og som derfor under alle omstændigheder bør udbygges indenfor en kortere årrække samt ved Vejlefjord, hvor der igen vil opstå kritisk trængsel fra omkring 2030? Kan ministeren samtidig bekræfte, at med den nævnte forbindelse mellem en midtjysk motorvej (korridor B) og Smidstrup, vil en udbygning omkring Vejle fjord kunne udskydes noget mere end 10 år, og at det derfor alene vil være Aarhus-Skanderborg samt omkring Kolding, hvor en udbygning, med en korridor B midtjysk motorvej, inkl. forbindelse til Smidstrup, under alle omstændigheder vil være påkrævet indenfor få år? Kan ministeren endelig bekræfte, at med en korridor B midtjysk motorvej, inkl. forbindelse til Smidstrup, vil en yderligere udbygning af E45 fra 6 til 8 spor, startende ved Vejle fjord, kunne udskydes i mange år, og formentlig helt undgås?

**Svar:**

Vejdirektoratets konklusion om aflastningen af E45 fra en evt. ny midtjysk motorvej i den strategiske analyse af en midtjysk motorvejskorridor tog udgangspunkt i en simpel beregning af, hvor mange års trafikvækst på E45, den trafikale aflastning svarer til.

Transportministeriet har bl.a. på baggrund af de stillede spørgsmål bedt Vejdirektoratet om at se nærmere på resultaterne vedrørende sammenhængen mellem en midtjysk motorvej og E45. Resultaterne fremgår af den netop offentliggjorte strategiske analyse af en udbygning af E45-korridoren (rapportens kapitel 5).

Vejdirektoratets gennemgang har tydeliggjort, at det i høj grad vil afhænge af den fremtidige trafikudvikling, hvor længe udbygning af de forskellige dele af E45 kan udskydes efter en evt. etablering af en midtjysk motorvej.



For at håndtere usikkerheden om de trafikale prognoser, er der i både rapporten om en midtjysk motorvej og i rapporten om E45 arbejdet med to scenarier for trafikudviklingen frem mod 2030 med hhv. høj og lav vækst. Lavvækstscenariet ligger umiddelbart tættest på basisfremskrivningerne med landstrafikmodellen frem mod 2030, mens højvækstscenariet ligger tættere på den historiske udvikling.

Vejdirektoratet vurderer i den forbindelse, at en midtjysk motorvej på grund af projektets omfang først kan være færdig etableret omkring år 2030, og at man dermed først på dette tidspunkt kan indhøste det fulde potentiale for aflastning af E45. Usikkerheden omkring trafikudviklingen efter 2030 er i sagens natur endnu større, end i den periode prognoserne umiddelbart dækker.

Det fremgår af rapporten om E45, at der uanset den fremtidige trafikvækst vil være en række delstrækninger på E45, hvor der vil opstå kritiske trængselsproblemer inden 2030, hvor en evt. fuldt udbygget midtjysk motorvej antages at kunne åbne. Det gælder bl.a. strækningen mellem Århus og Skanderborg. Problemerne vil i sagens natur opstå tidligere og være mere omfattende ved høj vækst end ved lav.

Ved lav vækst vil der herudover efter åbningen af den midtjyske motorvej opstå kritisk trængsel på E45 efter en relativt set kortere årrække ved korridor A og C og en længere årrække ved Korridor B.

Ved høj vækst vil en motorvej i korridor A og C stort set ikke kunne løse nogen trængselsproblemer, mens der med en korridor B igen vil opstå kritiske trængselsproblemer i 10-års perioden frem til 2040.

Dette kan belyses ved et konkret eksempel. Mellem motorvejskryds Aarhus Nord og tilslutningsanlæg 44 Hadsten opstår der kritisk trængsel i 2022 ved høj vækst. Hvis man forestillede sig, at man åbnede en midtjysk motorvej (korridor B) dette år, ville der først opstå trængsel igen på strækningen i 2038. Men da en midtjysk motorvej først er forudsat at kunne åbne i 2030, vil der gå otte år fra 2022 til 2030, hvor der vil være kritisk trængsel på strækningen, som forværres i løbet af de otte år på grund af trafikvæksten.

En supplerende opkobling af korridor B til E45 syd for Vejle kan bidrage til at udskyde tidshorizonten for en udbygning omkring Vejle. Dette bør dog sammenholdes med, at den supplerende opkobling, jf. svaret på spørgsmål 223, er dyrere end løsninger ved Vejle på selve E45. På de øvrige dele af E45 vil en supplerende opkobling af korridor B til E45 syd for Vejle ikke bidrage til at udskyde trængselsproblemerne. Kun ved Kolding ses en ret begrænset effekt.

Vejdirektoratet konkluderer, at det under alle omstændigheder må forventes, at der både frem mod åbningen af en evt. midtjysk motorvej og i perioden derefter



vil opstå trængselsproblemer på E45, som kun kan løses ved en udbygning af E45.

Side 3/3

Udgiften på 20-23 mia. kr. til den nye motorvej i korridor B inkl. et evt. tilvalg vil dermed komme oven i de tiltag, man måtte beslutte at gennemføre på E45 for at begrænse trængslen både før og efter etableringen af den midtjyske motorvej.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 225:**

Kan ministeren bekræfte, at en samfundsøkonomisk forrentning af en midtjysk motorvej (korridor B, inkl. forbindelse til Smidstrup) vil have en samfundsøkonomisk forrentning, der forventes at blive væsentlig større end den samfundsøkonomiske forrentning af timemodellen jf. Togfonden DK samt den nye bane København-Ringsted?

**Svar:**

Der er ikke i rapporten om en midtjysk motorvej anført samfundsøkonomi for de forskellige varianter og tilvalg.

På baggrund af spørgsmålet har jeg dog bedt Vejdirektoratet gennemføre en beregning for B+. Beregningen viser, at den interne rente for et samlet anlægsoverslag inkl. den supplerende opkobling på 23 mia. kr. vil være 5,7-6,7 pct. Det er en smule lavere end den interne rente for korridor B uden tilvalg (5,9-7,0 pct.).

Projekterne i Togfonden DK har en forrentning på ca. 5-7 pct.. Den nye bane København-Ringsted har en intern rente på 6,2 pct.

Den samfundsøkonomiske forrentning af en midtjysk motorvej inkl. forbindelse til Smidstrup, projekterne i Togfonden DK og den nye bane København-Ringsted ligger med andre ord på cirka samme niveau.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 226:**

Kan ministeren bekræfte at en midtjysk motorvej, specielt inkl. en forbindelse til Smidstrup, uanset at det ikke nævnes i ministeriets resume, også vil give en væsentlig bedre betjening af landets næststørste internationale lufthavn i Billund, store provinsbyer som Silkeborg og Viborg samt store dele af Jylland med store koncentrationer af eksporterhverv?

**Svar:**

Det er en forudsætning bag arbejdet med en midtjysk motorvej, jf. også kommissorierne for de strategiske analyser og delrapporteringen fra 2011, at den i givet fald vil give ny mobilitet i en række relationer i Jylland.

Et vigtigt spørgsmål i forhold til den langsigtede strategiske prioritering har i den sammenhæng været om korridoren samtidig kan løse trængselsudfordringen i E45-korridoren, så udbygninger, der ellers ville være nødvendige på E45, kan spares. Dette perspektiv har derfor været tillagt vægt i arbejdet med de seneste rapporter om midtjysk motorvej og E45 og i det omtalte resumé.

Vejdirektoratet peger på, at en midtjysk motorvej vil forbedre vejbetjeningen af Billund Lufthavn (især korridor A) samt Silkeborg (især korridor C) og Viborg, specielt for trafik fra E45 syd for Kolding eller nord for Randers.

Med en forbindelse syd om Vejle til E45 vil adgangen til Billund Lufthavn også blive forbedret, men forbindelsen vil som nævnt også forøge anlægsomkostningerne. Hvis hovedformålet er at forbedre forbindelsen til Billund, kan det overvejes, om ikke dette kan ske med mindre omfattende og resursekrævende infrastrukturprojekter.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 227:**

Kan ministeren bekræfte at der vil være flere daglige rejsende, der vil anvende en ny midtjysk motorvej (korridor B), inkl. forbindelse til Smidstrup, på den mindst trafikerede strækning, end der dagligt vil anvende de nye banestrækninger over Vejlefjord eller Horsens-Aarhus?

**Svar:**

Trafikken på en midtjysk motorvej i Korridor B+ er, jf. svaret på spørgsmål 223, opgjort i køretøjer pr. hverdagsdøgn. I forbindelse med Togfonden DK er passagertallene på de enkelte strækninger blevet opgjort i antallet af rejser pr. år. En sammenligning af de to projekter i forhold til antal dagligt rejsende kræver således en række forudsætninger og mellemregninger.

Det fremgår af Vejdirektoratets beregninger, at der på den mindst trafikerede strækning af en midtjysk motorvej i Korridor B+ vil køre 13.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn (jf. svaret på spørgsmål 223). Heraf udgør lastbiler ca. 18 procent og person- og varebiler ca. 82 procent. Forudsættes den gennemsnitlige belægningsgrad på 1,47 personer pr. personbil svarer det til, at der vil være i alt ca. 16.200 personbilsrejsende og ca. 2.400 lastbilchauffører pr. hverdagsdøgn på denne strækning.

På den nye banestrækning mellem Hovedgård og Aarhus vil der være 6,6 mio. rejsende om året. Det svarer til 18.000 rejsende pr. årsdøgn. Via Vejlefjordsbroen forudsættes 5,1 mio. rejser svarende til 14.000 pr. årsdøgn. På de konkrete banestrækninger vurderes antallet af rejsende på hhv. årsdøgn og hverdagsdøgn at være omtrent det samme.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato  
J. nr. 2013 – 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. december 2013 stillet min forgænger følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 228:**

Vil ministeren drage omsorg for, at en korridor B løsning, inkl. en forbindelse til Smidstrup, ved den endelige afrapportering af de strategiske analyser af en Midtjysk Motorvej, vil blive behandlet som et fuldt ligeværdigt alternativ - dvs., at der detaljeret regnes trafik på de enkelte afsnit, aflastning på E45 samt samfundsøkonomi?

**Svar:**

Jeg kan henvise til mine svar på spørgsmål 223, 224 og 225.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke