

## NOTAT

Dato 2. december 2013  
J. nr.

### Strategisk analyse af en midtjysk motorvej

#### 1. Baggrund

I kommissorierne for de strategiske analyser fra 2009 indgår, at etablering af en ny midtjysk motorvej skal undersøges som et centralt element i opstillingen af scenarier for udviklingen af infrastrukturen i Østjylland.

Formålet med en ny midtjysk motorvej kunne være at skabe en direkte nord-sydgående forbindelse gennem Jylland for den gennemkørende trafik. En sådan vil dels give ny mobilitet, dels fungere som genvej for gennemkørende trafik på E45, som dermed i et vist omfang vil kunne aflastes i forhold til de stigende trængselsproblemer på strækningen.

Som led i de strategiske analyser gennemførte Niras for Transportministeriet i 2010 en indledende screening. Niras pegede på i alt 9 mulige linjeføringer for en evt. motorvej. Der er siden da truffet beslutninger om at gennemføre nogle af de strækninger, som indgik i Niras forslag, herunder den sidste delstrækning af Vejle-Herning motorvejen og en motorvej mellem Herning og Holstebro.

Vejdirektoratet har på den baggrund i en ny analyse undersøgt tre løsninger, jf. vedlagte kortbilag:

- en *vestlig linjeføring (A)* mellem E45 nord for Hobro og E45 syd for Kolding i en linjeføring vest om Viborg og forbi Herning. Linjeføringen genbruger motorvejen i Rute 18 mellem Herning og Give
- en *hærvejsløsning (B)* mellem E45 nord for Hobro og E45 syd for Kolding i en relativt lige linje øst om Viborg og Ikast
- en *østlig linjeføring (C)* mellem E45 nord for Hobro og E45 syd for Vejle i et relativt snoet forløb øst om Viborg, forbi Silkeborg og via Rute 13 mod Vejle. Linjeføringen genbruger et stykke af Silkeborgmotorvejen

Jf. koblingen til mobiliteten i E45-korridoren skal rapporten ses i sammenhæng med Vejdirektoratets kommende screening af løsninger i selve E45-korridoren.

#### 3. Hovedresultater fsva. trafikale effekter

Vejdirektoratets trafikberegninger for en midtjysk motorvej er baseret på Jyl-



land-Fyn-modellen i et lavvækstscenarie. Lavvækstscenariet er anvendt, da det tager hensyn til, at trafikken de senere år ikke er steget så meget som tidligere.

Trafikberegningerne viser, at den største trafik på en midtjysk motorvej opnås med den vestlige linjeføring A, mens den mindste opnås med den østligste linjeføring C. Trafikmængderne på Linjeføring A vil med 15-36.000 køretøjer i et hverdagsdøgn svare til den østlige del af Esbjergmotorvejen eller de nordlige dele af E45.

I forhold til aflastningen af E45 vil Linjeføring B – Hærvejsløsningen – have den største effekt. Trafikberegningerne viser dog, at aflastningen vil være størst i enderne af korridoren og mindst på de mest belastede strækninger syd for Aarhus og på Vejlefyordbroen. Ved Vejle aflastes E45 med 6-12 pct. i de tre korridorer – mest i Korridor B (Hærvejsløsningen) og mindst i korridor C.

Samlet set konkluderer Vejdirektoratet på den baggrund, at en midtjysk motorvej ikke vil kunne løse de trafikale problemer på E45, men vil kunne udskyde udbygningsbehovet i en årrække – omtrent 10 år i Hærvejsløsningen.

Vejdirektoratet har regnet både på etapevis udbygning og på effekten af et fuldt anlæg af de enkelte linjeføringer. Beregningerne viser, at det vil kræve anlæg af den fulde korridor, før aflastningen af E45 kan indhøstes. Vejdirektoratet peger i den forbindelse på, at der er tale om et ganske omfattende projekt - Hærvejsløsningen svarer med sine 167 km. til omtrent fire gange den nye motorvej mellem Herning og Holstebro. Et projekt af et sådant omfang vurderer Vejdirektoratet i givet fald vil have en tidshorizont på mindst 15-20 år.

For at teste resultaternes validitet har Vejdirektoratet gennemført følsomhedsberegninger på de trafikale beregninger med en højere trafikvækst. Beregningerne viser, at der med en højere trafikvækst både vil være højere trafik på en evt. midtjysk motorvej og mere trængsel på E45. Forholdsmæssigt vil aflastningen af E45 dog være den samme som i det lave trafikvækstscenarie – svarende til de ca. 10 års udskydelse af udbygningsbehovet i det fuldt udbyggede Hærvejs-scenarie.

### **3. Miljøforhold mv.**

En midtjysk motorvej vil inddrage store naturarealer. Miljømæssigt vil de største påvirkninger være støj, luftforurening, inddragelse af natur samt barriereeffekt for spredning af dyr og ændringer af landskab og kulturmiljø.

For alle korridorer gælder, at cirka 20 procent af strækningen er beliggende i områder med værdifulde landskaber. Miljøpåvirkninger kan dog mindskes eller undgås ved at tilpasse linjeføringen, så konfliktområder undgås samtidig med at der indarbejdes afværgeforanstaltninger i projektet i form af f.eks. landskabsbroer, faunapassager og støjafskærmning.

Alle korridorer vil indebære en stigning i det samlede trafikomfang på ca. 0,2 pct., hvilket vil indebære en omtrent tilsvarende stigning i udledningen af CO<sub>2</sub>.



#### 4. Anlægsøkonomi og samfundsøkonomi

Der er – på det foreliggende grundlag, hvor der ikke er gennemført forundersøgelser eller VVM i marken – opstillet anlægsoverslag og beregnet samfundsøkonomi for de forskellige løsningsalternativer, jf. nedenstående tabel.

Det fremgår, at alle tre linjeføringer har en forrentning over rentabilitetskravet på 4 pct., og at den vestlige løsning har den højeste rente. Samtidig er der dog tale om betydelige anlægsgudgifter. Det samlede anlægsoverslag for den fulde Hærvejsløsning er ca. 20 mia. kr. inkl. risikotillæg på 50 pct., for den vestlige linjeføring godt 15 mia. kr., og for den østlige linjeføring ca. 17,5 mia. kr.

Den vestlige linjeføring er trods den største samlede længde billigst, da den genbruger motorvejen på rute 18 mellem Herning og Give, mens Hærvejsløsningen er dyrest, da den samlet set omfatter anlæg af mest ny motorvej.

Linjeføring	Km ny motorvej	Pris (mia. kr.)	Samfundsøkonomi (intern rente*)
Vestlig linjeføring (via Herning til Haderslev)	Ca. 146	15,3	6,4 – 7,4
"Hærvejsløsning" (via rute 13 til Haderslev)	Ca. 167	20	5,9 – 7,0
Østlig linjeføring (via Silkeborg til Vejle S)	Ca. 135	17,5	4,2 - 5,3

\* Angivet i interval pba. variation i vækstforudsætninger i hhv. 2030 og 2040

Formålet med den strategiske analyse har været at analysere samlede løsninger for vejnettet i Jylland, herunder i forhold til trængselsproblemerne i E45-korridoren.

Da en midtjysk motorvej ikke udgør en langsigtet løsning på trængselsproblemerne i E45-korridoren vil de ganske betydelige omkostninger til den ny motorvej også ses i lyset af de yderligere investeringer, der på lang sigt vil være nødvendige for at opretholde tilstrækkelig mobilitet på E45.



## Kortbilag 1: Undersøgte linjeføring for en midtjysk motorvej

Side 4/4



Kort over linjeføringer for en midtjysk motorvej

-  Korridor A
-  Korridor B
-  Korridor C
-  Lufthavn
-  Havn