

Statusnotat - infrastruktur

I dette notat gøres der status på de fælles regionale og kommunale anbefalinger til staten, som blev formuleret i "Indspil til de strategiske analyser og trafikforhandlinger 2013".

Allerede i 2007 vedtog Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen et fælles infrastrukturindspil med anbefalinger til statslige investeringer i infrastrukturen her i regionen. I 2012-13 blev dette indspil revideret.

Brugerfinansieret fast Kattegatforbindelse

En fast Kattegatforbindelse skal være med til at realisere visionen om et sammenhængende Danmark med mulighed for vækst og udvikling i hele landet. Forbindelsen vil muliggøre en transporttid med tog mellem Aarhus og København på kun én time og med bil på 1½-2 timer.

En strategisk analyse for en fast Kattegatforbindelse udarbejdet af Transport- og Bygningsministeriet blev færdig i december 2015 efter flere års forsinkelse, som skyldtes, at landstrafikmodellen, som skulle bruges til beregningerne, ikke var færdig.

Den strategiske analyse konkluderer, at en fast Kattegatforbindelse ikke kan baseres udelukkende på brugerbetaling, men vil have behov for et statsligt tilskud på 51 mia. kr.

Vurderingen fra Kattegatkomitéen er, at den strategiske analyse er mangelfuld og bygger på forkerte og for lave forudsætninger for trafiktal. Det betyder, at der allerede i dag er den trafik over Storebælt, som den strategiske analyse forudser, at der vil være i 2030. Desuden virker både anlægsprisen og renten højt sat.

I marts 2018 udsendte Transportministeriet en ny analyse baseret på en opdateret version af landstrafikmodellen. Denne analyse viser, at underskuddet ved brugerbetaling nu vil være på 42 mia. kr., som vil skulle finansieres af staten. Samtidig med denne analyse blev en overslagsberegning for en ren vejforbindelse offentliggjort. Dette overslag viste, at en ren vejforbindelse vil kunne betales tilbage via brugerbetaling. Derfor igangsatte transportministeren med opbakning fra transportordførerne fra regeringen og Dansk Folkeparti en nærmere undersøgelse af en ren vejforbindelse. Senere besluttede transportministeren imidlertid, at beregningerne også skulle omfatte en kombineret vej- og baneforbindelse.

Kattegatkomitéen søger at få indflydelse på dette arbejde, ligesom det er håbet, at en eller flere pensionskasser vil være med til at finansiere kyst til kyst forbindelsen som et OPP-projekt.

Rute 18 mellem Herning og Holstebro

En motorvej mellem Herning og Holstebro skal være med til at give lettere adgang mellem Nordvestjylland og resten af regionen og videre ud i Danmark og Europa. Motorvejen vil være til gavn for både erhvervsliv og pendlere i den nordvestlige del af regionen, ligesom den skal sikre gode adgangsforhold til Regionshospitalet Gødstrup.

I april 2013 blev der indgået politisk aftale om etablering af motorvejen, og endelig linjeføring blev fastlagt i februar 2014, hvorefter anlægsarbejdet gik i gang. Første etape mellem Sinding og Snejbjerg åbnede i maj 2017, 2. etape mellem Sinding og Tvis åbner i november 2017, mens den resterende strækning fra Tvis til Holstebro Nord åbner i 2018.

E45 mellem Kolding og Randers

E45 mellem Kolding og Randers er en vigtig vejforbindelse i Østjylland, og den bruges dagligt af både pendlere og virksomheder. E45 er hovedforbindelsen mod syd til det øvrige Europa. Flere steder på strækningen opleves der i dag kritisk trængsel, og en udvidelse til seks spor på hele strækningen mellem Kolding og Randers er påkrævet snarest muligt.

I 2013 blev strækningen fra Vejle Nord til Skærup udvidet med et ekstra spor i hver retning, så der nu er seks spor i alt.

I 2014 blev der offentliggjort en ny strategisk analyse for udbygning af den østjyske motorvej, som ser på udbygningsmulighederne for motorvejen ved henholdsvis lavvækst- og højvækstscenarier.

I 2014 blev der afsat midler fra pulje til medfinansiering af kommunale projekter til rampeanlæg ved Horsens, Skanderborg og Aarhus S.

På finansloven for 2017 blev der afsat 524 mio. kr. til udvidelse fra fire til seks spor på E45 mellem Aarhus S og Skanderborg S. Udvidelsen sker ved at inddrage den forholdsvis brede midterrabat, der er på strækningen. Udvidelsen forventes færdig i 2019.

Der er sat VVM-undersøgelser i gang med henblik på udvidelse fra fire til seks spor af strækningerne Vejle N-Skanderborg S, Aarhus S-Aarhus N samt for Aarhus N-Randers N. I dette arbejder deltager de berørte kommuner og Region Midtjylland. VVM-processen forventes at tage et par år og således være færdig medio 2020.

Rute 26 mellem Aarhus og Viborg

Rute 26 forbinder bl.a. Viborg og Aarhus og går gennem en række mindre byer. Særligt strækningen nærmest Aarhus og omkring Viborg er hårdt belastet i morgen- og eftermiddagstimerne. Der er behov for en højklasset vej / motorvej på strækningen, som indebærer, at man kommer uden om de mindre byer. Det skaber bedre fremkommelighed og større trafiksikkerhed i de byer, der bliver fri for gennemkørende trafik.

VVM-undersøgelser for strækningerne Søbyvad-Aarhus og Rødkærsbro-Viborg Vest blev offentliggjort i 2012. Der er indgået politisk aftale om linjeføring mellem Søbyvad og Mundelstrup i juni 2014. Der er endnu ikke afsat penge til projektet.

2 + 1 veje

På en række hovedlandeveje vil en strækningsvis opgradering af vejen til 2+1 veje være med til at forbedre fremkommeligheden. I indspillet blev der peget på, at der bør ses på behovet og udvælges særlige strækninger på ruterne 11, 15, 16, 21 og 34.

På rute 11 er der endnu ingen konkrete projekter.

På rute 15 mellem Løgten og Bale er der sket en yderligere udbygning til en 2+1 motortrafikvej. Vejen åbnede i november 2016. På rute 15 mellem Ringkøbing og Herning blev der i 2015 gennemført en forundersøgelse af mulighederne for udbygning.

På rute 16 er arbejdet med en nordlig omfartsvej ved Grenaa afsluttet i 2018. Omfartsvejen er finansieret af staten, men anlagt af Norddjurs Kommune. Der er i 2015 gennemført en forundersøgelse af en omfartsvej ved Auning.

På rute 21 er der endnu ingen konkrete projekter.

På rute 34 er der indgået aftale om etablering af omfartsvej ved Haderup som en 2+1 motortrafikvej. Anlægsloven blev vedtaget i april 2017, og vejen forventes færdig i 2020.

Midtjysk Motorvejskorridor

En ny midtjysk motorvejskorridor "Hærvejsmotorvej" skal aflaste E45 og samtidig sikre en direkte opkobling af det midtjyske område mod nord og syd. Motorvejen vil være med til at skabe balance i regionen, så virksomheder kan udvikle sig uden for de store bycentre.

I 2013 udkom en strategisk analyse af "Midtjysk Motorvejskorridor". Analysen er i 2016 blevet genberegnet ved hjælp af landstrafikmodellen. Landstrafikmodellen er imidlertid under revision, fordi fremskrivningerne af trafiktallene ligger langt under den virkelige udvikling.

I trafikaftale fra december 2016 blev det besluttet at sætte en forundersøgelse i gang på strækningen mellem Hobro og Give samt en VVM-undersøgelse af strækningen Haderslev-Give. Arbejdet er startet i 2017 og forventes at strække sig over 2-3 år bl.a. afhængig af, hvornår den nye udgave af landstrafikmodellen er klar.

Letbane

Letbanen vil give et stort løft til den kollektive trafik i Aarhus-området.

1. etape består af et stykke ny letbane mellem Aarhus H-Lisbjerg-Lystrup, som bliver forbundet med Odderbanen og Grenaa-banen. Strækningen fra Aarhus H til Skejby blev efter nogen forsinkelse åbnet den 21. december 2017. Odderbanen forventes åbnet i august 2018 og Grenaa-banen senere på året.

Efterfølgende etaper er under planlægning. Etape 2 indeholder en ny letbane fra Aarhus H til Brabrand og videreførelse af letbanen fra Lisbjerg til Hinnerup. Staten har afsat 40 mio. kr. til VVM-undersøgelse af letbanens etape 2 samt en undersøgelse af mulighederne for at anlægge en ny terminal i Brabrand, der kobler letbanen op på regionaltog, fjerntog og busser. Desuden har Aarhus Kommune foreslået, at letbanen forlænges til Aarhus Ø.

Elektrificering af jernbanen mellem Fredericia og Aalborg

Elektrificeringen af jernbanen er vigtig for at sikre en effektiv, miljørigtig og pålidelig jernbanedrift.

Strækningen Fredericia-Aalborg indgår som en del af togfonden sammen med andre strækninger rundt om i Danmark. Det er imidlertid usikkert i hvilken takt (og om) togfondsprojekterne vil blive gennemført, fordi det er usikkert, hvor store indtægter der kommer fra beskatningen af olie i Nordsøen.

Især et andet elektrificeringsprojekt i Region Midtjylland, som blev muliggjort med Togfonden, er der rejst tvivl om. Det drejer sig om strækningen Vejle-Struer. Bliver denne strækning ikke elektrificeret, vil det betyde, at der på nær nogle få gennemkørende tog skal skiftes tog i Vejle, hvor der i dag er en del gennemkørende tog fra Struer til København.

Opgradering af regionalbanerne

For at sikre en hurtig opkobling af regionalbanerne til hovednettet er det nødvendigt, at køreplanerne afstemmes, der etableres længere krydsningsstationer, nedlægges overkørsler og etableres shunts, hvor der kan spares tid.

Togfonden indeholder forslag om en generel opgradering af de regionale baner, som kan være med til at øge hastigheden på disse baner. Heller ikke her står det klart, hvad der vil blive gennemført. Bl.a. indgår planer om at forbedre kapaciteten på togstrækningen mellem Holstebro og Herning samt dobbeltspor ved Gødstrup.

Ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus

En direkte jernbane mellem Silkeborg og Aarhus vil betyde et stort løft for den kollektive trafik i regionen. Ikke blot mellem Aarhus og Silkeborg, men videre mod Herning og dermed også til det øvrige midt- og vestjyske område. Projektet vil samtidig give mulighed for at udnytte banen mellem Aarhus og Skanderborg til nærbanetog.

En forundersøgelse af ny bane mellem Silkeborg og Aarhus blev færdig i oktober 2016. Hvad der videre skal ske afhænger af Togfonden.