

Status på Infrastruktur i Region Midtjylland



Udarbejdet af Region Midtjylland og de 19 kommuner i den midtjyske region, december 2012

Indhold

Status på fremdrift i infrastrukturinvesteringer	3
De fem anbefalinger	
En fast Kattegatforbindelse	5
Letbanen	8
E45 Kolding-Randers	12
Rute 18 Herning-Holstebro Nord	15
Rute 26 Aarhus-Viborg	18
De fem forudsætninger	
Færdiggørelse af motorvejen Aarhus-Silkeborg-Herning	22
Færdiggørelse af motorvejen Herning-Vejle	24
Nordlig motorvejshængsel ved Randers, Sdr. Borup-Assentoft	25
Tunnel under Marselis Boulevard + udvidelse af Åhavevej	26
Modernisering af de eksisterende hovedjernbanestrækninger	27
Øvrige projekter	
Midtjysk motorvejskorridor - Hærvejsmotorvejen	29
Øvrige (vej)projekter	32
Havne	
Aarhus Havn	36
Grenaa Havn	38
Thyborøn Havn	41
Hvide Sande Havn	44
Lufthavne	
Aarhus Lufthavn	46
Karup Lufthavn	47
Modulvogntog	49
Litteratur	51

Status på fremdrift i infrastrukturinvesteringer

Formålet med dette papir er at følge op på, hvad der er sket på infrastrukturuområdet i den midtjyske region siden 2007, hvor de 19 kommuner og Region Midtjylland indsendte fælles anbefalinger til den daværende Infrastrukturkommission.

Infrastrukturkommissionens rapport kom i januar 2008, og i januar 2009 blev der indgået en trafikaftale "En grøn Transportpolitik" af alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten. I forbindelse med aftalen oprettede man en Infrastrukturfond på i alt 94 mia. kr. Siden er der som en del af udmøntningen af trafikaftalen kommet en lang række strategiske analyser, VVM-undersøgelser og andre rapporter. Ligeledes er der med baggrund i trafikaftalen indgået en række opfølgende aftaler, som fastlægger nærmere disponering af midlerne fra Infrastrukturfonden.

I det følgende gøres der status på, hvad der er sket siden fra statens side i forbindelse med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" og diverse efterfølgende aftaler. Ligeledes inddrages andre rapporter, som har relevans for infrastrukturen i den midtjyske region.

Baggrund for statuspapiret

Kontaktudvalget i Region Midtjylland bestående af borgmestrene for de 19 kommuner i regionen samt regionsrådsformanden besluttede på møde den 27. september 2011 at udarbejde et revideret indspil over de midtjyske ønsker til statslige investeringer i infrastrukturen. Der blev nedsat en embedsmandsgruppe bestående af 4 kommunale repræsentanter og 2 regionale.

Medlemmer af embedsmandsgruppen er:

Kommunaldirektør Niels Erik Kjærgaard, Ringkøbing-Skjern Kommune

Stadsdirektør Niels Højberg, Aarhus Kommune

Kommunaldirektør Jan Kallestrup, Favrskov Kommune

Kommunaldirektør Henning Hansen, Ikast-Brandø Kommune

Direktør Lars Hansson, Region Midtjylland

Afdelingschef Henrik Brask Pedersen, Region Midtjylland.

Embedsmandsgruppen har sat flere opgaver i gang med henblik på at tilvejebringe et materiale for at kunne revidere indspillet fra 2007 på et fagligt oplyst grundlag.

En af disse opgaver er nærværende statuspapir.

Indspil til Infrastrukturkommissionen

Først lidt om baggrunden for og tilblivelsen af de 19 kommuners og regionens indspil til Infrastrukturkommissionen i 2007.

I forbindelse med den af regeringen nedsatte Infrastrukturkommission i 2006-08, besluttede Kontaktudvalget på møde den 24. november 2006 at nedsætte en fælles arbejdsgruppe, som skulle udarbejde et forslag til fælles midtjyske prioriteringer for statslige investeringer i infrastruktur i regionen. Forslaget blev behandlet og vedtaget i fuld enighed på møde i Kontaktud-

valget den 1. juni 2007. I indspillet blev der peget på en række statsfinansierede projekter. Indspillet dannede desuden grundlag for den første regionale udviklingsplan, som blev udarbejdet i 2008.

Indspillet indeholdt fem anbefalinger og fem "forudsætninger" til statslige projekter.

De fem anbefalinger var:

- En fast Kattegatforbindelse
- Letbane i Aarhus-området
- Udvidelse af motorvej E45 mellem Kolding og Randers til seks spor
- Motorvej på rute 18 mellem Herning og Holstebro Nord
- Højklasset vej/motorvej på rute 26 mellem Aarhus og Viborg.

Forudsætningerne var allerede besluttede, men ikke gennemførte projekter, som forudsattes gennemført snarest:

- Færdiggørelse af motorvejen Aarhus-Silkeborg-Herning (Trafikaftale, okt. 2006)
- Færdiggørelse af motorvejen Herning-Vejle (Trafikaftale, okt. 2006)
- Etablering af det nordlige motorvejshængsel ved Randers, Sdr. Borup-Assentoft (overdraget fra Århus Amt til staten som følge af Strukturreformen)
- Tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej i Aarhus (aftale om finansiering mellem Aarhus Kommune og staten, okt. 2004)
- Modernisering af de eksisterende hovedjernbanestrækninger (Trafikaftale, okt. 2006).

I indspillet til infrastruktur blev det desuden påpeget, at:

Lufthavnene og havnene i den midtjyske region er en væsentlig del af infrastrukturen, og det er vigtigt, at adgangsforholdene hertil forbedres i de kommende år.

Anbefalingerne skal ses i sammenhæng med ønsket om en generel udvikling og opgradering af hovedvejene i regionen, som kan binde udviklingen sammen i syd-nord og øst-vest gående retninger.

Der bør i særlig grad sættes fokus på udbygningen af transportvejene til og fra erhvervs-virksomhederne i yderområderne (dele af Ringkøbing-Skjern, Lemvig, Skive og Norddjurs kommuner). Her tænkes især på ruterne 11, 13, 15, 16, 21 og 34.

I det følgende vil de ovennævnte fem anbefalinger og de fem forudsætninger blive gennemgået, dernæst vil de andre nævnte projekter på infrastrukturuområdet blive behandlet.

En fast Kattegatforbindelse

Projekt navn

Fast Kattegatforbindelse til hurtigtog og biler.

Projektets baggrund

Debatten om en fast Kattegatforbindelse blussede for alvor op i foråret 2007. Projektet indgik i det fælles indspil til Infrastrukturkommissionen i juni 2007 fra de 19 kommuner og Region Midtjylland som en af anbefalingerne til en langsigtet statslig investering.

Som opfølgning herpå arrangerede Region Midtjylland, Kommunekontaktrådet i Midtjylland, Aarhus Kommune, Region Nordjylland, Kommunekontaktrådet i Nordjylland og Københavns Kommune den 3. oktober 2007 en konference i Ingeniørhuset i København. Formålet med konferencen var at fremlægge og diskutere perspektiverne for, hvilken udvikling en fast Kattegatforbindelse vil muliggøre. Konferencen havde ca. 200 deltagere, heriblandt mange folketingsmedlemmer, bl.a. seks ud af syv trafikpolitiske ordførere. Konferencen blev startskuddet på Kattegatkomitéen.

I kølvandet på konferencen tog Bent Hansen, regionsrådsformand i Region Midtjylland, Anders G. Christensen, formand for Kommunekontaktrådet i Midtjylland og Nicolai Wammen, daværende borgmester i Aarhus Kommune initiativ til at etablere Kattegatkomitéen.

Den 7. oktober 2008 blev Kattegatkomitéen så formelt stiftet med formålet, at:

- Synliggøre, udbrede og videreudvikle visionen om et nyt sammenhængende Danmark.
- Påvirke folketinget til at igangsætte en tilbundsående analyse/undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse
- Arbejde for en bred politisk beslutning om en fast Kattegatforbindelse.

Komitéen har i dag ca. 40 medlemmer, hvoraf halvdelen er fra Jylland og halvdelen fra Sjælland. Jens Kampmann tiltrådte som formand for Kattegatkomitéen den 1. juli 2009. Kampmann er tidligere trafik- og miljøminister og har desuden været formand for Sund & Bælt.

Kattegatkomitéen har siden stiftelsen gennemført en lang række aktiviteter, herunder konferencer, foretræde for folketingets trafikudvalg, udarbejdelse af analyser, bilaterale møder med centrale folketingsmedlemmer og andre åbenlyse interessenter. Denne type møder er en fortsat aktivitet.

I september 2009 blev komitéens hjemmeside lanceret: www.kattegatforbindelse.dk. På hjemmesiden kan man følge med i arbejdet i komitéen og læse komitéens nyhedsbreve, som man også kan abonnere på. I forbindelse med folketingsvalget efteråret 2011 udarbejdede komitéen en særlig pjece, som var rettet mod alle folketingskandidater.

Analyser

Siden Kattegatforbindelsen kom på den politiske dagsorden er der udarbejdet flere rapporter om mulighederne og konsekvenserne ved forbindelsen:

- Screening af en fast forbindelse over Kattegat, NIRAS for Transportministeriet, august 2008
- En fast Kattegatforbindelse – betydningen for det danske samfund, Rambøll Management for Region Midtjylland, oktober 2008
- Danmark som én metropol – redegørelse om samfundsøkonomien ved en fast Kattegatforbindelse, Grontmij|Carl Bro og Damvad for Kattegatkomitéen, oktober 2009
- Notat vedr. finansiell bæredygtighed af en fast Kattegatforbindelse, KPMG for Kattegatkomitéen, juni 2010
- Konsekvenser af faste forbindelser over Femern Bælt og Kattegat for Region Syddanmark, Grontmij for Region Syddanmark, 2011
- Trafikal vurdering af Kattegatforbindelsen, Rambøll for Kattegatkomitéen, oktober 2012.

Sidstnævnte rapport indeholder:

1. Vurdering af fremtidig trafikmængde på Kattegat-forbindelsen både hvad angår bil- og jernbanetrafik. Analysen omfatter desuden en vurdering af trafikspringet.
2. Vurdering af rejsetider i forhold til de forventede fremtidige kapacitetsproblemer på bane og vej.
3. Vurdering af kapacitet på banenettet og de muligheder en Kattegatforbindelse vil kunne give i særligt det østjyske bybånd samt på strækningen mellem Aarhus og Aalborg.
4. Vurdering af besparelser på vej og bane ved anlæg af en Kattegatforbindelse.

Strategiske analyser og landstrafikmodellen

I forbindelse med trafikforliget fra januar 2009 blev der sat et arbejde i gang med en strategisk analyse for udbygningsmulighederne af infrastrukturen i Østjylland. Som en del af denne analyse er der lavet screeningsundersøgelser af en midtjysk motorvejskorridor, udvikling af motorvejskapaciteten i Østjylland og ved Lillebælt samt af modernisering og forbedring af jernbanenettet i Østjylland. Kattegatforbindelsen indgår også i denne strategiske analyse, men afventer i øjeblikket udarbejdelsen af landstrafikmodellen, som også er en del af trafikaftalen. Ifølge trafikaftalen skal de strategiske projekter være afsluttede i 2013, hvor der skal ligge et beslutningsgrundlag for de forskellige projekter.

Opgaven med landstrafikmodellen udføres på DTU og består i at lave en trafikmodel, som kan bruges til at regne på forskellige infrastrukturprojekter. En første version 0.1 var klar i foråret 2011 og bruges til at regne på den østjyske motorvej, den midtjyske motorvejskorridor samt forbindelserne over Lillebælt, men ikke til Kattegatforbindelsen, da modellen ikke kan tage højde for trafikspring, overflytning mellem transportformer og takststrukturer. Det kan derimod den nyeste version 1.0 af landstrafikmodellen, som blev afleveret fra DTU i foråret 2012, men som man i øjeblikket er i gang med at kalibrere, dvs. justere ved at afprøve på konkrete projekter. Det er meningen, at Kattegatforbindelsen som det første projekt skal køres gennem Landstrafikmodellens version 1.0. Hele landstrafikmodellen skal være færdig i 2015.

Behov

Kattegatforbindelsen vil være med til at binde Øst- og Vestdanmark sammen på en helt ny måde. Med kun én times transporttid med hurtigtog mellem København og Aarhus/Horsens vil der blive skabt helt nye muligheder for en dynamisk udvikling af landet.



Status på projektet

Forventningen var, at der i løbet af efteråret 2012 ville begynde at komme foreløbige trafiktal for Kattegatforbindelsen, og at disse tal kunne bruges til beregninger af rentabiliteten i forbindelsen. Ifølge kommissoriet for de strategiske analyser skal analyserne afsluttes endeligt i efteråret 2013, hvorefter parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik som led i den rullende planlægning drøfter resultaterne og perspektiverne.

Af konkrete aktiviteter i Kattegatkomitéen på nuværende tidspunkt kan nævnes:

- Regelmæssige møder mellem transportministeren og Kattegatkomitéens formandskab
- Løbende møder med embedsmænd i Transportministeriet
- Deltagelse i relevante konferencer og møder landet over
- Udgivelse af nyhedsbreve.

Fremadrettet vil der være følgende aktiviteter:

- Fortsættelse af samarbejde med transportministeriet
- Opfølgning på diverse analyser om trafiktal m.v.
- Fokus på finansieringsmodel
- Fortsat mødevirksomhed og udgivelse af nyhedsbreve.

Tidsplan

Foreløbige trafiktal fra Transportministeriet afventes stadig. Transportministeriet forventes at færdiggøre den strategiske analyse for Kattegatforbindelsen i efteråret 2013.

Sammenhæng med andre projekter

Projektet skal ses i sammenhæng med det arbejde, der er i gang om en strategisk analyse for udbygningsmulighederne af infrastrukturen i Østjylland og udbygninger af den overordnede nationale infrastruktur.

Letbanen

Projektnavn

Letbaneprojektet i Østjylland.

Projektets baggrund

Sporvogne i Aarhus fra 1904 til 1971.

I årene fra 1904 og til 1971 kørte der eldrevne sporvogne i Aarhus. På grund af øget konkurrence fra busser og privatbiler samt behov for store reinvesteringer blev sporvognsdriften nedlagt i 1971.

Sporvognsundersøgelsen 2000

Aarhus Byråd igangsatte i samarbejde med Trafikministeriet i juni 1999 en undersøgelse af etableringen af et konkret beslutningsgrundlag for eventuel indførelse af sporvognsdrift i Aarhus. Løsningsmuligheder på forskellige ambitionsniveauer blev beskrevet og vurderet. Herunder et forslag med inddragelse af nærbanerne til Odder og Grenaa, samt hovedbanen til Hinnerup og Hadsten. Anlægsudgifter inkl. rullende materiel skønnedes fra 2,4-2,8 mia. kr. til 3,2-3,7 mia. kr. afhængig af løsningsmodel. Øget tilskudsbehov blev anslået til 18-39 mio. kr. pr. år (inkl. reinvesteringer, men ekskl. forrentning).

Busbaner

Aarhus Byråd besluttede i 2002, at en del af løsningen med problemer med overbelastning af vejssystemet i myldretiden ville være at indføre letbaner i Aarhus. Som et første skridt blev der med tilskud fra statslige puljemidler etableret busbaner på de store indfaldsveje, bl.a. Randersvej.

Letbanerapport 2006

I begyndelsen af 2005 fremlagde Aarhus Kommune og Århus Amt en vision om et større samlet net af letbaner for betjening af Aarhus-området. Visionen bygger videre på de ideer om et sporvognsnet, der blev offentliggjort med den såkaldte sporvognsrapport i 2000. Visionen omfatter principielt hovedparten af de strækninger, der er omtalt heri. Det nye i visionen er forslaget om at etablere en første etape af letbanen ved i størst mulig grad at udnytte den eksisterende kapacitet på Grenaabanen og Odderbanen til betjening af en ny letbanetracé ad Randersvej over Skejby mod Lisbjerg og Lystrup.

Samarbejde mellem Region Midtjylland, kommuner og Midttrafik

I forbindelse med kommunalreformen i 2007 overtog Region Midtjylland finansiering af Odderbanen og dermed Århus Amts hidtidige rolle i projektet. Samtidig viste de nye sammenlagte omegnskommuner interesse for at indgå i projektet. Der etableredes primo 2007 et samarbejde bestående af Midttrafik, Region Midtjylland, Aarhus, Norddjurs, Syddjurs, Odder, Favrskov, Randers og Skanderborg Kommuner. Senere indtrådte også Silkeborg Kommune i samarbejdet. Projektet forankredes i et letbanesekretariat i Midttrafik.

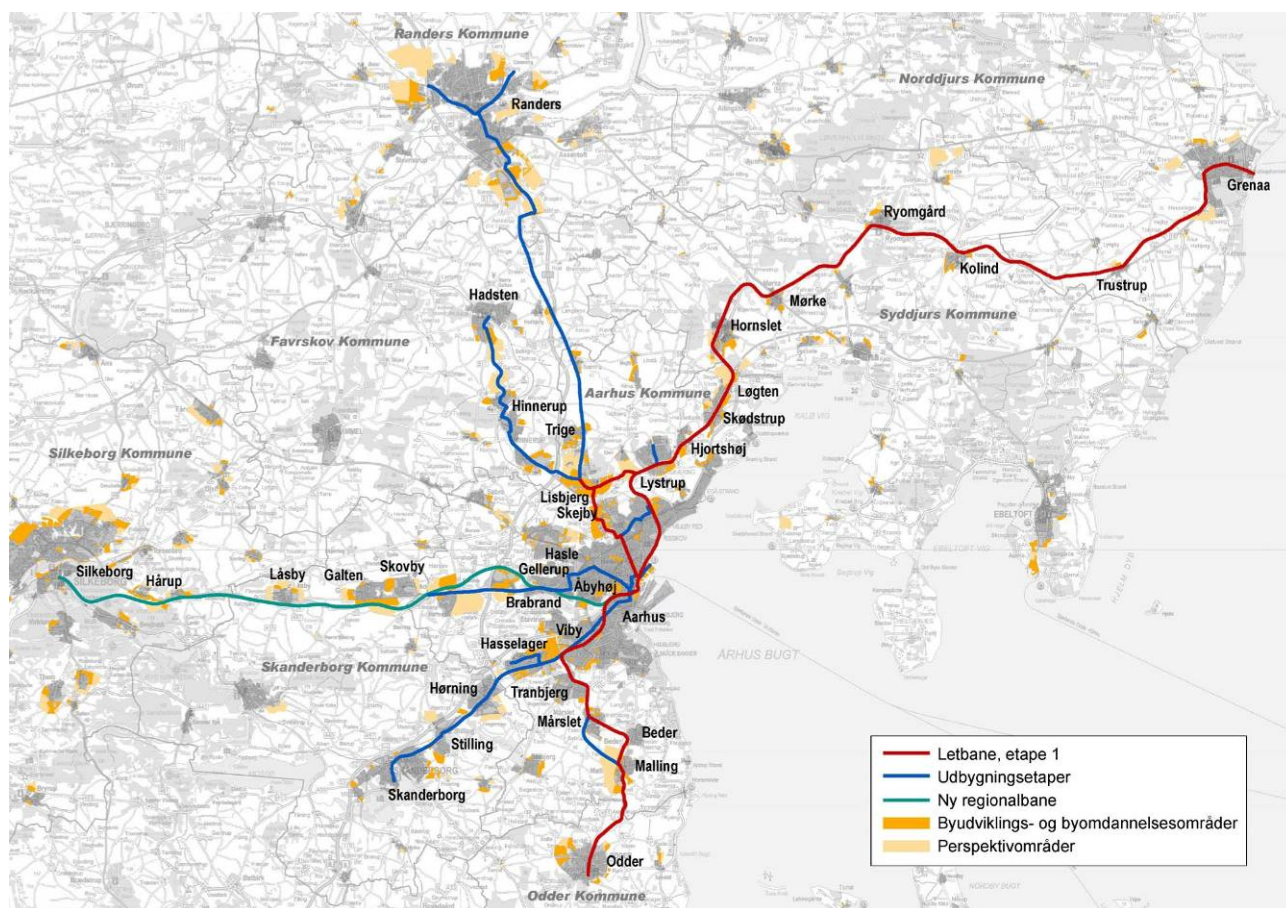
Aarhus Byråd vedtog den 9. juni 2011 et kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljørapport. Byrådet har bl.a. lagt vægt på, at der med letbanens etape 1 etableres et høj-

klasset kollektivt trafiksystem, der kan understøtte den planlagte byudvikling, og at letbanen kan bidrage til at nedbringe udledningen af CO₂ fra trafikken.

Letbaneprojektet indgik som en af 5 anbefalinger til infrastrukturinvesteringer, som Region Midtjylland og de 19 kommuner fremsendte til Infrastrukturkommissionen i 2007. Letbaneprojektet indgår ligeledes i regionens regionale udviklingsplan.

Behov

Formålet med en letbane er helt overordnet at få styrket den kollektive trafik. Visionen er at få etableret et effektivt kollektivt trafiknet, der sikrer gode og direkte forbindelser til de største rejsemål for både den interne trafik i Aarhus Kommune og den eksterne pendlingstrafik til og fra omegnskommunerne. Dette skal ske ved at udbygge letbanebetjeningen inden for og uden for Aarhus Kommune samt ved at opbygge et net af buslinjer, der supplerer og understøtter letbanenettet.



Kilde: Midttrafik

Status på projektet

Letbanens etape 1 omfatter en sammenbinding af de to nuværende nærbaner Odderbanen og Grenaa-banen og anlæg af 12 km letbanespor, som vil strække sig fra Grenaa-banen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby, Lisbjerg og Lystrup, hvor letbanen kobles sammen med Grenaa-banen.

Sideløbende med planlægningen af letbanens 1. etape arbejdes der med mulige udbygnings- etaper. Der er i 2011 gennemført en fase 1-undersøgelse af følgende udvalgte etaper:

- Lisbjerg Vest–Hinnerup st.
- Lisbjerg Vest–Hinnerup st.-Rylevej
- Banegårdspladsen–Brabrand
- Banegårdspladsen–Hasselager/Kolt
- Banegårdspladsen–Hasselager/Kolt–Skanderborg

Ved politisk aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der afsat 500 mio. kr. til letbanens etape 1, og ved politisk aftale om bedre mobilitet den 26. november 2010 blev der afsat yderligere 200 mio. kr. til letbaneprojektet.

Den 31. oktober 2011 indgik Aarhus kommune, Region Midtjylland og staten aftale om opret- telse af et fælles anlægsselskab. I aftalen indgår, at Grenaabanen togdrift overdrages til et fremtidigt drifts- og infrastrukturselskab, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland opret- ter. Staten er fortsat ejer af infrastrukturen, og har ansvar for vedligeholdelse og reinvesteringer.

På baggrund af denne aftale vedtog Folketinget den 8. maj 2012 Lov om Aarhus Letbane. Lo- ven indebærer, at Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland opretter et interessentsel- skab, hvor Aarhus kommune ejer 47,2 %, staten 47 % og Region Midtjylland 5,8 %. Aarhus Kommune indskyder 500 mio. kr., staten 600 mio. kr. og Region Midtjylland 78 mio. kr.

På strækninger med det største betjeningsomfang, dvs. på Odderbanen og på den nyanlagte strækning, forventes elektrificering samlet set at være en økonomisk mere fordelagtig løsning end kørsel med letbanetog, der både kan køre på el og diesel (hybridtog). Med trafikaftalen af 12. juni 2012 har staten reserveret 100 mio. kr. til merudgifter til elektrificering af Grenaaba- nen. Det forventes herefter, at der kan benyttes samme togmateriel (el) på den samlede let- bane.

Konstituerende bestyrelsesmøde i Aarhus Letbane I/S er afholdt den 29. juni 2012.

Aarhus Letbane I/S har prækvalificeret fire konsortier til at give tilbud på at anlægge letbanen samt at levere tog til hele strækningen fra Odder via Aarhus til Grenaa. De fire prækvalificere- de konsortier modtager i januar 2013 selve udbudsmaterialet vedrørende transportpakken. Tilbud afleveres i sommeren 2013, og inden udgangen af 2013 forventer anlægsselskabet at kunne underskrive kontrakt med den fremtidige leverandør af transportpakken.

Tidsplan

Letbanen planlægges sat i drift i 2016.

Sammenhæng med andre projekter

Parallelt med tilvejebringelse af letbaneprojektet har der i nogle år været arbejdet med at etablere samdrift på Odder- og Grenaabanen som en forløber for letbanen. Samdriften er af forskellige årsager blevet udskudt i flere omgange. Med trafikaftalen af juni 2012 er det beslut-

tet, at staten stiller 4 nye Desirotog til rådighed for Odderbanen til brug for samdrift. Samdriften trådte i kraft den 8. december 2012, så man nu kan køre med det samme tog fra Grenaa til Odder og retur.

Ved letbanens etablering forudsættes det, at såvel bybus- som regionallinjer afkortes i stor udstrækning, hvorved en lang række buslinjer bliver tilbringerlinjer til letbanen, som således bliver rygraden i den kollektive trafik i Aarhus. Det betyder, at mange passagerer skal stige om, og der skal derfor etableres gode omstigningsfaciliteter til letbanerne. Omfanget af reduktionerne i busdriften er af væsentlig betydning for de samlede driftsudgifter.

E45 Kolding-Randers

Projekt navn

Udvidelse af motorvej E45 fra Kolding til Randers fra fire til seks spor.

Projektets baggrund

Af den strategiske analyse fra 2011 af en udvidelse af den østjyske motorvej E45 fremgår bl.a. følgende om betydningen af motorvej E45:

"Den østjyske motorvej E45 har i 40 år været den attraktive infrastruktur, som medvirkede til den meget kraftige økonomiske udvikling i det østjyske område. Midt- og Vestjylland får via de midtjyske tværveje adgang til E45 og dermed til Østdanmark og det øvrige Europa. Endvidere fungerer E45, som den internationale forbindelse mellem Norge og en del af Sverige mod Tyskland og Sydeuropa.

I de senere år har den erhvervs- og befolkningsmæssige udvikling i Midt- og Østjylland betydet, at der i det østjyske område er begyndende problemer for fremkommeligheden. Disse problemer vil blive forstærket på længere sigt, hvis der ikke sker en udvidelse af kapaciteten på det overordnede vejnet i Jylland."

En høj andel af lokal trafik præger ifølge den strategiske analyse den centrale del af E45, hvor i særlig grad Aarhus- og Trekantområdet hver især står for en stor andel af den interne trafik.

I Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008 pegede man på, at der frem mod 2030 vil kunne forventes kapacitetsproblemer på centrale dele af det østjyske bybånd, herunder pendlingsoplandene. Udbygget kollektiv trafik samt en midtjysk motorvej kan ifølge betænkningen være et alternativ til en udvidelse af E45. Vejdirektoratet har efterfølgende i forbindelse med den strategiske analyse af E45 belyst, at der under alle omstændigheder vil være behov for udvidelser på E45, jf. afsnittet Behov nedenfor.

Behov

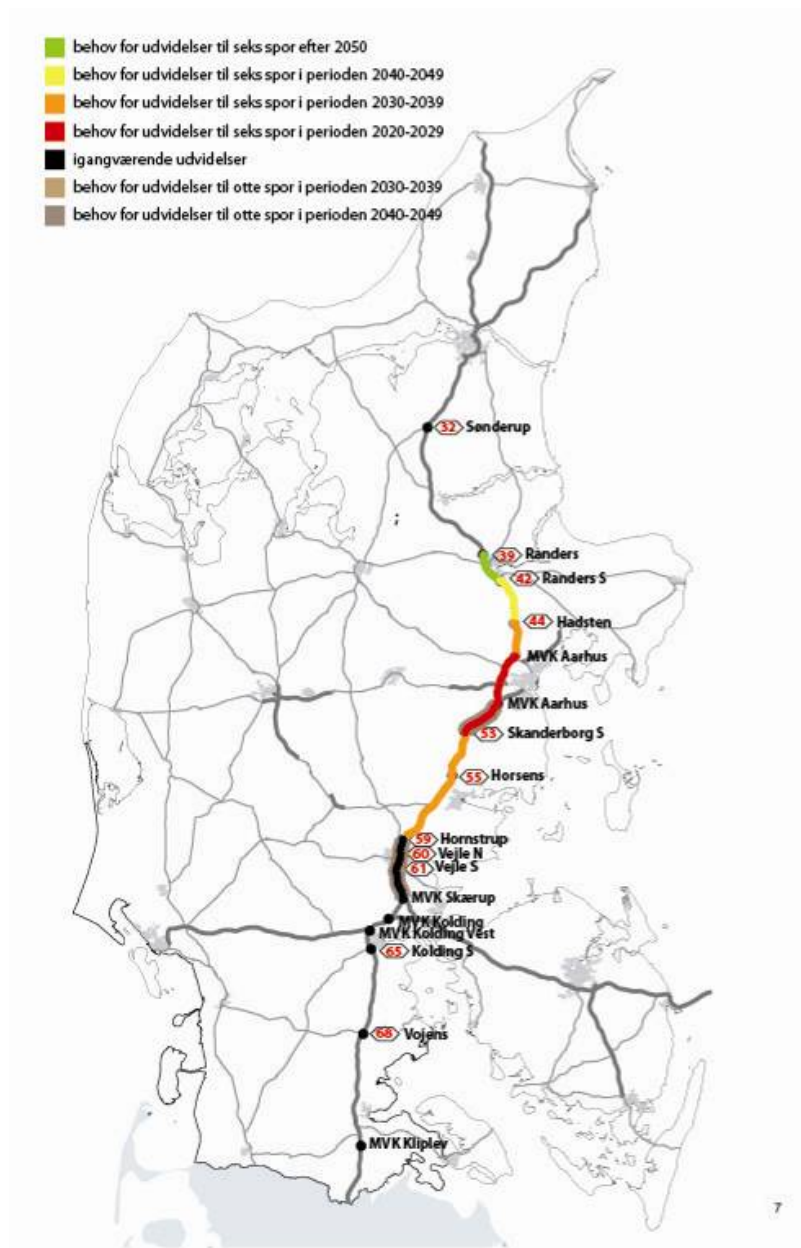
Af Vejdirektoratets strategiske analyse af det fremtidige behov for udvidelser på E45 fremgår, at der frem mod 2040 vil opstå kritisk trængsel på det meste af de centrale og sydlige dele af E45.

Såfremt der ikke sker udbygning af E45, vil der i 2020 være kritisk trængsel på strækningen mellem Vejle N og Hornstrup og mellem Skanderborg Syd og Aarhus Nord. Den teoretiske gennemsnitshastighed på E45 mellem Kliplev og Randers vil da blive reduceret til 99 km/t.

I 2030 vil der være kritisk trængsel på de seks spor over Vejlefyordbroen samt på stort set hele den firesporede strækning fra Kliplev i syd til Hadsten i nord. Gennemsnitshastigheden vil blive reduceret til 71 km/t, mens den i 2040 vil være reduceret til 44 km/t og blot 29 km/t i 2050.

En udvidelse af delstrækninger af E45 fra fire til seks spor vil kunne afhjælpe den forventede kritiske trængsel. Af nedenstående figur fremgår det, hvilke etaper på strækningen mellem

Randers og Kolding der er behov for at udvide hvornår, samt hvilke der vil være behov for at udvide til otte spor.



Kilde: Vejdirektoratet

Af Vejdirektoratets strategiske analyse fremgår desuden, at anlægget af en ny midtjysk motorvej i sin fulde længde vil aflaste E45 primært nord for Hornstrup, således at udvidelser af E45 kan udskydes i en kortere årrække. En ny midtjysk motorvej vil imidlertid ikke hindre, at der opstår kritisk trængsel på strækningen på E45 mellem Skanderborg og Aarhus N allerede i 2020, og der vil derfor under alle omstændigheder være behov for at udvide E45 på delstrækninger.

Foreløbige beregninger indikerer ifølge Transportministeriets status på de strategiske analyser, udarbejdet i december 2011, at den samfundsøkonomiske effekt af en gradvis udbygning af

kapaciteten på E45, i takt med at behovet opstår, vil være positiv, dvs. mere end opvejes af den tid, folk vil spare ved at holde i kø.

Status på projektet

En udvidelse af den østjyske motorvejskorridor E45 indgår sammen med en række andre vej- og baneprojekter i Transportministeriets arbejde om de strategiske analyser. I 2011 udarbejdede Vejdirektoratet for Transportministeriet en strategisk analyse, som belyser det langsigtede behov for udvidelser på den østjyske motorvej frem mod 2050. Denne strategiske analyse indgår sammen med de øvrige strategiske analyser, som udarbejdes frem mod 2013 (bl.a. om en ny midtjysk motorvej, timemodellen og en fast forbindelse over Kattegat), i en samlet politisk prioritering af de undersøgte projekter. Det langsigtede udbygningsbehov på E45 vil desuden blive kortlagt mere detaljeret vha. landstrafikmodellen, hvor seneste version er blevet færdiggjort i foråret 2012, herunder også sammenhængen med udvidelser af landsdelsforbindelserne.

Man er i øjeblikket i gang med at udvide strækningen mellem Skærup og Vejle N fra fire til seks spor, ligesom man i sommeren 2011 har gennemført en VVM undersøgelse af en udvidelse af E20/E45 mellem Fredericia og Kolding.

I december 2011 mødtes en delegation af politikere og organisationer fra Østjylland med transportminister Henrik Dam Kristensen angående udvidelser af E45. Ministeren var lydhør overfor trængselsproblemerne men henviste til, at der på nuværende tidspunkt ikke er midler til at igangsætte en VVM undersøgelse af projektet.

Tidsplan

Den strategiske analyse af udvidelser af E45 indgår som en del af de samlede politiske drøftelser af de strategiske analyser i efteråret 2013. I forbindelse med disse drøftelser kan der tages stilling til, hvorvidt man fra politisk side vil prioritere en udvidelse af E45, hvorefter der kan igangsættes en VVM undersøgelse.

Sammenhæng med andre projekter

Udvidelse af E45 skal ses i sammenhæng med andre udvidelsesmuligheder på den overordnede nationale infrastruktur. Det er imidlertid kun en ny midtjysk motorvej, der kan aflaste E45 for den nord-sydgående trafik i Jylland.

Rute 18 Herning-Holstebro Nord

Projektnavn

Motorvej mellem Herning og Holstebro Nord.

Projektets baggrund

Folketinget vedtog i 1996 en projekteringslov for udbygning af rute 18 Vejle–Herning–Holstebro til motorvej eller motortrafikvej. I 2002 blev det besluttet, at rute 18 skulle anlægges som motorvej mellem Vejle og Herning med et forløb øst om Herning, og som motortrafikvej på strækningen nord om Herning til den eksisterende motortrafikvej ved Sinding. Motorvejen og motortrafikvejen ved Herning blev åbnet i 2006, og den resterende del af motorvejen mellem Vejle og Herning forventes færdig i 2014.

I "Aftale om En grøn transportpolitik" fra 29. januar 2009 blev det besluttet at gennemføre en forundersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning til Holstebro med henblik på at vurdere behovet for en egentlig VVM-undersøgelse. Forundersøgelsen har også omfattet foreløbige undersøgelser og vurderinger af alternative ringvejsløsninger ved Holstebro, herunder en forlængelse af motorvejen til Holstebro Nord.

Som led i aftalen om det akutte beredskab i Nordvestjylland blev det aftalt, at forundersøgelsen skulle suppleres med en undersøgelse af, hvordan det kommende hospital i Gødstrup mest hensigtsmæssigt forbindes til motorvejen.

I aftalen om "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010 har parterne aftalt at iværksætte en VVM-undersøgelse på strækningen Herning-Holstebro og af vejforbindelsen til Gødstrup samt omkring Holstebro med fokus på en bynær løsning. Samtidig er aftalt, at det som led i VVM-undersøgelsen som et alternativ undersøges, om motorvejen fra Vejle skal føres syd og vest om Herning via udbygning af den nuværende motortrafikvej til Snejbjerg og ad den nye Gødstrupforbindelse, således at vejen øst og nord om Herning forbliver hhv. motorvej og motortrafikvej.

Behov

Projektet skal sikre bedre fremkommelighed på strækningen Herning-Holstebro.

En vejforbindelse fra rute 18 og rute 15 via Gødstrup skal sikre gode adgangsforhold til det kommende regionshospital i Gødstrup. Regionshospitalet forventes at åbne første etape i 2017.

Status på projektet

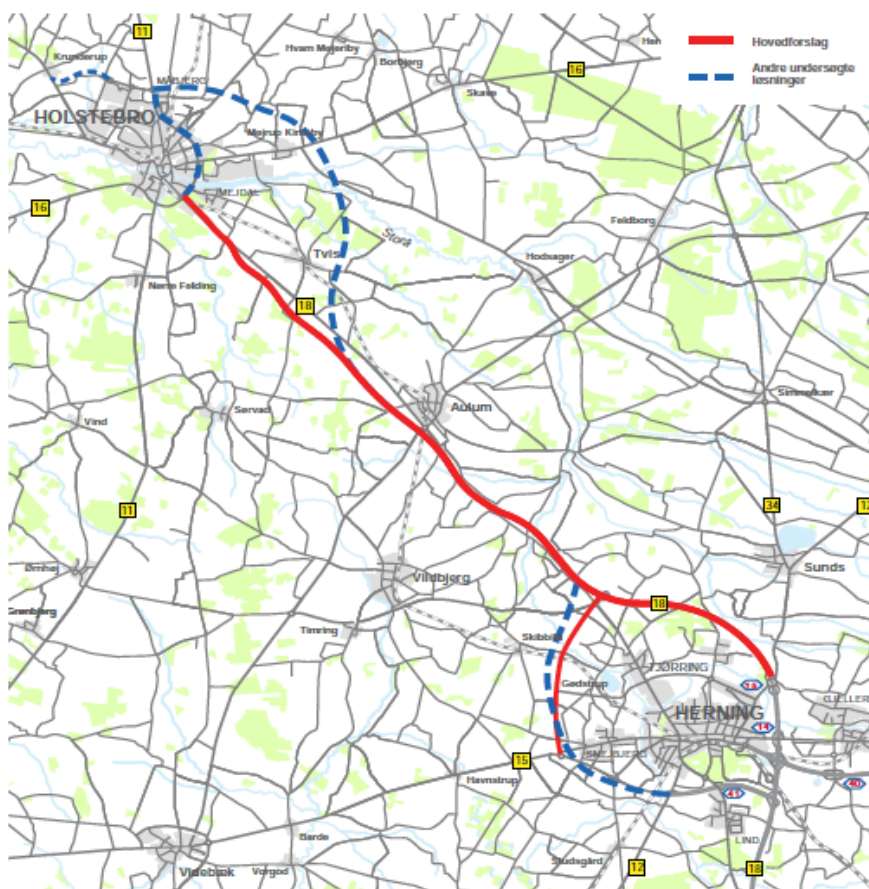
Rute 18 forbinder Midt- og Vestjylland med Trekantsområdet og Østjyske Motorvej E45. I 2014 forventes motorvejen mellem Vejle og Herning fuldt udbygget. Strækningen mellem Herning og Holstebro er ca. 32 km lang og udgør den nordligste del af rute 18. Hovedlandevejen er områdets væsentligste fjerntrafikforbindelse. Sammen med rute 11 nord for Holstebro giver den endvidere forbindelse på tværs af Limfjorden til/fra den vestligste del af Nordjylland og Thy. Strækningen er en 2-sporet hovedlandevej, hvoraf ca. halvdelen er motortrafikvej, og den nordlige halvdel er almindelig 2-sporet vej.

På strækningen er der en del erhvervs- og pendlertrafik mellem Holstebro-området og Herning-området. Erhvervslivet i regionen har en relativt høj andel af fremstillingsvirksomheder, og der foregår en ganske betydelig eksport af varer fra det midt- og vestjyske område. Dette betyder dels, at der er relativt meget tung trafik på strækningen, dels at der i de daglige myldretider er en relativ stor trafikbelastning med de deraf afledte fremkommelighedsproblemer.

Vejdirektoratet offentliggjorde i juni 2012 sin VVM-redegørelse for Rute 18 mellem Herning og Holstebro. I redegørelsen præsenteres et hovedforslag, fire alternativer til dette forslag og tre mulige tilvalg.

Hovedforslaget omfatter en motorvej fra Holstebro syd til Herning nord (Sundsvej) og en tosporet landevej vest om Herning mellem rute 18 og rute 15. Desuden udbygges Herningvej i Holstebro på en 1,7 kilometer lang strækning, således at der er en højklasset forbindelse fra motorvejen til Ringvejen i Holstebro.

Alternativ 1 supplerer hovedforslaget med en udbygning af Struer Landevej og Ringvejen i Holstebro. I alternativ 2 anlægges en motorvej fra Holstebro Nord, øst om Mejrup og Tvis, til Herning. I alternativ 3 føres motorvejen vest om Herning, og Struer Landevej, Ringvejen og Herningvej i Holstebro udbygges. Alternativ 4 er en kombination af elementer fra alternativerne 2 og 3.



Kilde: Vejdirektoratet

VVM-redegørelsen var i offentlig høring frem til den 27. august 2012. De forslag som blev analyseret i VVM-redegørelsen koster mellem 2,3 og 3,9 mia. kroner.

Efter høringsperioden har Vejdirektoratet udarbejdet indstilling til transportministeren, som blev offentliggjort den 6. december 2012. De indstiller, at hovedforslaget i VVM-redegørelsen lægges til grund for en beslutning om forbindelsen. Det vil sige en motorvejsforbindelse fra Herning Nord ved Sundsvej til Holstebro Syd frem til Ringvejen samt en to-sporet landevej vest om Herning mellem rute 18 og rute 15 forbi det kommende hospital i Gødstrup.

Region Midtjylland og de 19 kommuners ønske om, at motorvejen føres helt til Holstebro Nord er således ikke en del af indstillingen.

Såvel den tidligere regering som den nuværende har forsikret, at vejprojektet vil blive gennemført, men der er p.t. uafklaret, hvordan projektet skal finansieres.

Tidsplan

For regionen og kommunerne er det ønskeligt, at motorvejsprojektet er gennemført senest, når det nye sygehus i Gødstrup tages i brug i 2017.

Sammenhæng med andre projekter

Projektet er en fortsættelse af motorvejen mellem Vejle og Herning, som forventes færdiggjort i 2014.

Politisk er dette projekt koblet til bygningen af det nye hospital ved Gødstrup, fordi det skal øge fremkommeligheden til hospitalet.

Rute 26 Aarhus-Viborg

Projekt navn

Rute 26. Opgradering til højklasset vej eller motorvej mellem Aarhus og Viborg.

Projektets baggrund

Allerede i 1990 vedtog Folketinget "Lov om visse hovedlandeveisstrækninger," som indeholdt en bemyndigelse til daværende trafikminister om at projektere en udbygning til motorvej eller motortrafikvej af hovedlandevejen mellem Aarhus og Hanstholm (rute 26).

Rute 26 er 170 km lang. Der er i dag anlagt motortrafikvej på 40 km af strækningen. Motortrafikvejen omfatter omfartsvejene ved Mundelstrup, Rødkærsbro, Thisted og Nors samt strækninger i Salling og på Mors.

I projekteringsloven fra 1990 blev det planlagt at anlægge en ny motorvej syd om Sabro, Lading, Fajstrup, Voldby, Anbæk og Svenstrup på strækningen fra Mundelstrup til Svenstrup. Mellem Svenstrup og Rødkærsbro var det planlagt at udbygge den eksisterende hovedlandevej til motorvej eller motortrafikvej. Ved Lading blev der senere skitseret en alternativ linjeføring nord om byen pga. fredningen omkring Lading Sø.

Mellem Rindsholm og krydset syd for Viborg med rute 13 (Vejlevej) var det planlagt at ombygge den nuværende 4-sporede strækning ved at anlægge tilslutningsanlæg og lukke sideveje og kryds.

2006 – Projektkatalog for udbygning af rute 26

I 2006 udarbejdede Vejdirektoratet i samarbejde med Århus og Viborg amter en rapport (Rapport 300: Rute 26: Århus-Hanstholm - Projektkatalog for udbygning og opgradering til højklasset vej) over mulighederne for at udbygge rute 26 til motorvej eller motortrafikvej. I rapporten blev de eksisterende forhold beskrevet og de trafikale problemer på ruten, der er opdelt i 10 delstrækninger, vurderet. Her fandt man bl.a., at det både i Fårvang og ved Ans kan blive vanskeligt at udbygge den eksisterende vej til højklasset vej. Mulighederne for, at en fremtidig motortrafikvej/motorvej kan føres udenom byerne, bør derfor holdes åbne, indtil vejplanerne er afklaret.

2009-10 – Økonomiundersøgelsen

I aftalen "En Grøn Transportpolitik" af 29. januar 2009 mellem daværende VK-regering, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fremgår det, at der skal:

"Gennemføres en økonomiundersøgelse med henblik på dimensionering af VVM-undersøgelse af en udbygning af rute 26 på strækningen Viborg-Aarhus, herunder anlægsoverslag og muligheder for etapevis udbygning (2 mio. kr.). Der reserveres endvidere 25 mio. kr. til den efterfølgende VVM-undersøgelse."

Økonomiundersøgelsens formål var at afklare hvilke udbygningsforslag og etapeopdelinger, der skal behandles i en VVM-undersøgelse. I undersøgelsen blev der gennemført beregninger af de trafikale, økonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser ved at udbygge rute 26.

Undersøgelsen dannede grundlag for at dimensionere VVM-undersøgelsen. Den omfattede bl.a. anlægsoverslag og muligheder for etapevis udbygning. Der er fire forskellige forslag i syv forskellige udbygningsscenarier. Resultaterne af økonomiundersøgelsen gav anledning til følgende anbefalinger:

- VVM-undersøgelse for Søbyvad-Aarhus (ca. 21 km), da der er størst trafikalt behov for udbygning ved Aarhus
- VVM-undersøgelse for Viborg Vest (ca. 6 km), da der af hensyn til byudviklingsinteresserne i Viborg vest er behov for en afklaring af linjeføringen for rute 26.

Som grundlag for økonomiundersøgelsen blev forskellige udbygningsforslag undersøgt og muligheden for etapevis udbygning angivet.

Økonomiundersøgelsen blev afsluttet i august 2010 og kan ses i: Rapport 364 - 2010: Rute 26 Århus-Viborg - Økonomiundersøgelse - Afrapportering af resultater.

Andre dele af rute 26

I aftalen "En Grøn Transportpolitik" fremgår det også, at der skal gennemføres en "Forundersøgelse vedrørende yderligere opgradering af rute 34 mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm, bl.a. for at styrke adgangen til Hanstholm Havn (10 mio. kr.). Det er efterfølgende aftalt, at undersøgelsen skal gennemføres i 2010-11."

Rapporten "Rute 34 og 26 - Forundersøgelse - Opgradering af vejforbindelsen Herning – Hanstholm" blev offentliggjort i februar 2012.

Behov

Særlig strækningen mellem Aarhus og Viborg er hårdt belastet – især i myldretiderne og på strækningen nærmest Aarhus.

Der opleves stigende problemer med trafikafviklingen for såvel personbiler som lastbiler på strækningen fra E45 til Søbyvad. Der opleves især dårligere fremkommelighed på grund af en stigning i lastbiltrafikken. Der er således et stort behov for en reduktion af trafikken gennem de mange små byer på strækningen for at forbedre trafiksikkerheden for beboerne langs hovedlandevejen, som i dag gennemskærer disse byer. Trafiksikkerhedsproblemer og barriereeffekt for de bløde trafikanter i disse byer opleves som stigende i takt med stigningen i trafikmængden. Endvidere opleves der også stigende støjgener for beboerne langs vejen i takt med, at trafikmængden vokser.

Hertil kommer, at strækningen anvendes af mange langsomt kørende køretøjer f.eks. traktorer, landbrugsmaskiner, vindmølletransporter og andre særlige transportere m.m. Det har også været konklusionen i de tidligere undersøgelser, som udgjorde grundlaget for den politiske aftale om at iværksætte en VVM-undersøgelse.

Status på projektet

I september 2010 besluttede forligskredsen, at der skulle iværksættes en VVM-undersøgelse på baggrund af økonomiundersøgelsen. VVM-undersøgelsen omfatter følgende delstrækninger:

- Etape 1: Viborg Vest (6 km)
- Etape 2: Viborg S - Rødkærsbro N (5 km), herunder Rindsholm
- Etape 3: Søbyvad-Aarhus (21 km)
- Det blev også besluttet at gennemføre en separat analyse af arealreservationen omkring Ans.

VVM-undersøgelsen blev afsluttet i januar 2012. I VVM-undersøgelsen peges på 3 forskellige linjeføringer omkring byerne Lading, Voldby og Svenstrup, hvor alle tre forslag går syd om Svenstrup og Voldby, mens én linjeføring går nord om Lading og to går syd om Lading, heraf den ene syd om Lading Sø. For Viborg peges der på to mulige linjeføringer, som begge går syd om Viborg.



Kilde: Vejdirektoratet

Høringsperioden på VVM-undersøgelsen sluttede den 27. april 2012. Region Midtjylland og flere af de berørte kommuner har indsendt høringssvar. Region Midtjylland forholder sig ikke til konkrete linjeføringer, men peger på at projektet er højt prioriteret af både kommuner og region. I høringssvaret anbefaler Regionsrådet desuden, at tilbageløbsmidler fra igangværende projekter bruges til en etapevis udbygning af rute 26 under hensyntagen til de største trafikstrømme, idet Regionsrådet finder det oplagt at starte med etapevis udbygning af strækningen mellem Søbyvad og Aarhus.

I marts 2012 besøgte transportminister Henrik Dam Kristensen Aarhus-området og Favrskov Kommune, hvor han havde lejlighed til at se de forskellige forslag til linjeføringer for den kommende vej.

Vejdirektoratet har siden høringsperiodens afslutning arbejdet med supplerende undersøgelser og med bearbejdning af de mange modtagne høringssvar. Vejdirektoratets indstilling af linjeføring til Transportministeren blev offentliggjort den 5. november 2012. På strækningen mellem

E45 og Søbyvad anbefaler de den nordlige linjeføring fra Søbyvad til Sabro, i alt 6 km 2+1 motortrafikvej og 13,5 km motorvej. På strækningen mellem Sabro og E45 foreslår Vejdirektoratet at overveje en kombination af den nordlige og en sydligere linjeføring med et kløverbladsanlæg ved E45. Vejdirektoratet vurderer, at det er nødvendigt med en supplerende høring af strækningen mellem Søbyvad og Aarhus. På strækningen Viborg V og Rødkærsbro indstiller Vejdirektoratet den nordlige linjeføring mellem Viborg V og Rindsholm.

I trafikaftalen af 7. februar 2012 blev det slået fast, at der ikke er penge til at realisere alle de projekter, der er lavet VVM-undersøgelse for, herunder rute 26. Derfor bliver det vanskeligt at få projektet gennemført i sin helhed på denne side af 2020. Imidlertid kommer der nogle tilbageløbsmidler fra projekter, der er blevet gennemført billigere end forudset. Strategien kunne være at satse på en etapevis realisering af udvalgte delstrækninger på rute 26 for nogle af disse tilbageløbsmidler.

Det er vigtigt, at der uanset udmelding om manglende finansiering lige nu og her, fortsat opretholdes fokus på vigtigheden af en udbygning af rute 26 til motorvej og motortrafikvej.

Tidsplan

Følge udviklingen i tilbageløbsmidler tæt og konstant pege på, hvilke delstrækninger, der bør realiseres først.

Sammenhæng med andre projekter

Projektet skal ses i sammenhæng med en evt. kommende midtjysk motorvejskorridor, som vil kunne forbinde Viborg med Herning-Silkeborg-Aarhus motorvejen.

Færdiggørelse af motorvejen Aarhus-Silkeborg-Herning

Projekt navn

Færdiggørelse af motorvejen mellem Aarhus-Silkeborg-Herning, hvor der nu kun resterer etape mellem Funder og Låsby. Den senest åbnede strækning er Bording-Funder, som åbnede den 31. august 2012.

Projektets baggrund

Allerede i 1990 besluttede Folketinget, at der skulle anlægges en motorvej mellem Herning og Aarhus. Motorvejen er siden blevet udbygget etapevis, men strækningen omkring Silkeborg har trukket i langdrag.

I årenes løb har der været mange forslag til linjeføringer, og der har været mange beboerprotester imod de forskellige forslag, bl.a. fordi man mente, at det ville ødelægge den smukke natur omkring Silkeborg.

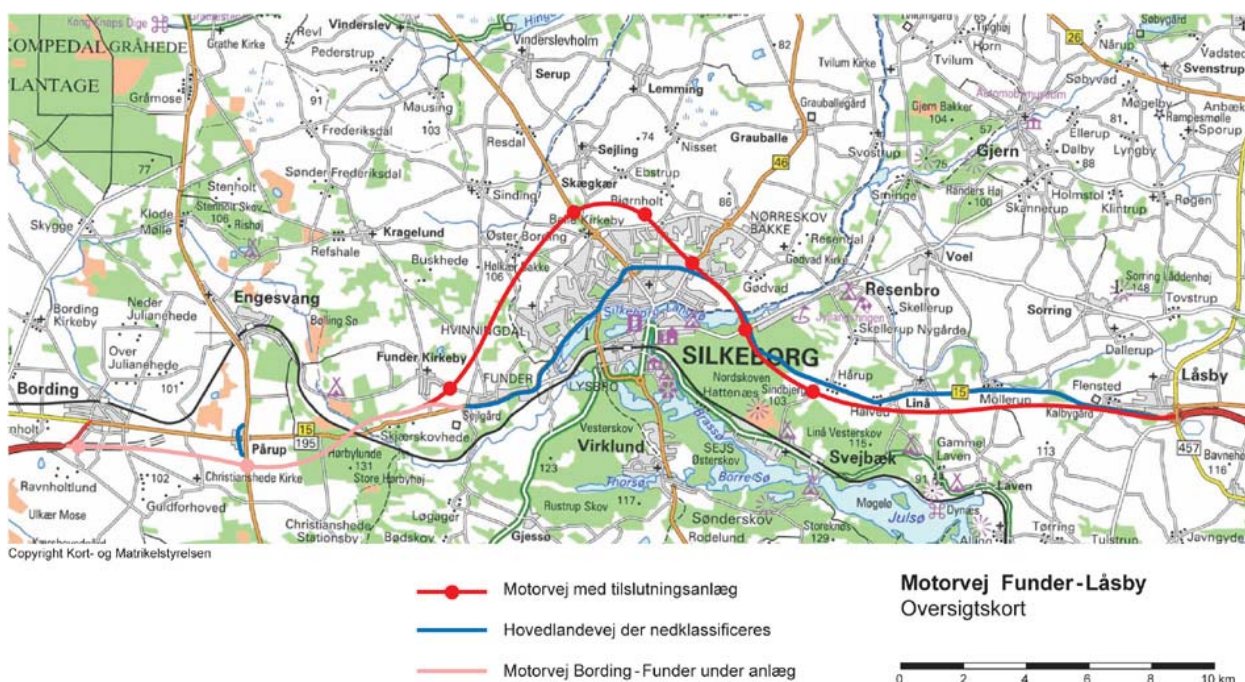
I 1998 fremlagde Vejdirektoratet 3 forslag til linjeføring, én gennem Silkeborg, én nord om Silkeborg og én syd om Silkeborg. Efter meget debat besluttede man at droppe den sydlige forbindelse, og der blev lavet VVM-undersøgelser for den nordlige linje (Resendallinjen) og linjen gennem Silkeborg (Ringvejslinjen), som var færdig i 2002.

Undervejs kom et helt tredje forslag fra en borger, nemlig den såkaldte kombilinje, der kombinerer de to undersøgte linjer ved at følge Ringvejslinjen mod øst og Resendallinjen mod vest. Herved undgår man at skulle hen over den fredede Gudenådal.

I 2006 blev der lavet en VVM-undersøgelse for Kombilinjen, som i første omgang fik tilslutning fra Venstre og Konservative, bl.a. ved at Anders Fogh Rasmussen på et møde i Silkeborg erklærede sig som tilhænger af Kombilinjen for at beskytte naturen i Gudenådal. Senere støttede også andre partier op om denne linje, og i december 2008 blev der indgået en aftale om strækningen.

Med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 blev der afsat 6,2 mia. kr. til at bygge vejen, og i april 2009 blev der vedtaget en anlægslov for strækningen Funder-Låsby. Strækningen Hårup-Låsby forventes at åbne i 2015 og strækningen Funder-Hårup forventes at åbne i 2016.

Linjeføringen for strækningen Funder-Låsby ses på nedenstående kort.



Kilde: Vejdirektoratet

Behov

Der er daglige kødannelser på rute 15 i og omkring Silkeborg. Når motorvejen er færdig i sin fulde udstrækning vil det forbedre både fremkommelighed, trafikikkerhed og miljø.

Udover at færdiggøre motorvejen Aarhus-Silkeborg-Herning vil strækningen ved Silkeborg og så betyde, at trafikken i og omkring Silkeborg afvikles bedre og hurtigere. For bilisterne vil motorvejen give en tidsbesparelse på gennemsnitlig 12 minutter mellem Funder og Låsby. Og trafikken på næsten alle veje i Silkeborg by - og på mange veje i hele området mellem Funder og Låsby - bliver væsentlig mindre. Når de meget trafikerede veje aflastes, stiger sikkerhedsniveauet for alle trafikanter.

Status på projektet

Ekspropriationer er afsluttet i 2012. Bygning af diverse broer (dalbroer, landskabsbroer, faunapassage, broer over veje og vandløb) startede i 2011 og færdiggøres i løbet af 2014. Jord- og belægningsarbejder begynder i 2013.

Tidsplan

Anlægsarbejdet for del sidste del af Aarhus-Silkeborg-Herning motorvejen er i gang, og de sidste strækninger forventes at åbne som følger:

2015: Hårup-Låsby

2016: Funder-Hårup

Sammenhæng med andre projekter

Strækningen Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen) fuldender Herning-Aarhusmotorvejen. Silkeborgmotorvejen sluttes til de eksisterende motorveje ved Funder og Låsby og udgør 29 kilometer 4-sporet motorvej.

Færdiggørelse af motorvejen Herning-Vejle

Projekt navn

Færdiggørelse af de sidste etaper på motorvejen mellem Herning og Vejle.

Projektets baggrund

Folketinget vedtog i 1996 en projekteringslov for udbygning af rute 18 Vejle–Herning–Holstebro til motorvej eller motortrafikvej. I 2002 blev det besluttet, at rute 18 skulle anlægges som motorvej mellem Vejle og Herning med et forløb øst om Herning og som motortrafikvej på strækningen nord om Herning til den eksisterende motortrafikvej ved Sinding.

Motorvejen mellem Herning og Vejle er blevet/bliver udbygget i etaper. De sidste etaper er under anlæg, og hele motorvejen forventes at være færdig til ibrugtagning i 2014.

Behov

Når motorvejen er færdiggjort, vil der være gode og hurtige vejforbindelser fra Herning-området sydpå med tilslutning til E45 nord for Vejle, hvorved det midtjyske område vil blive koblet op på det europæiske motorvejsnet.

Status på projektet

Senest er strækningen Riis-Ølholm åbnet i september 2012, og Ølholm-Vejle er under anlæg. Det forventes, at denne strækning åbner i efteråret 2013.

Herefter mangler kun udbygning af motortrafikvejen uden om Brande til motorvej, som forventes at åbne i 2014.

Sammenhæng med andre projekter

Projektet hænger tæt sammen med motorvejsprojektet mellem Herning og Holstebro, som Folketinget er enige om skal etableres, men som man endnu ikke har fundet finansiering til. Forlængelse af motorvejen til Holstebro vil give Nordvestjylland attraktive forbindelser sydpå.

Nordlig motorvejshængsel ved Randers, Sdr. Borup-Assentoft

Projektnavn

Nordlig motorvejshængsel ved Randers, Sdr. Borup-Assentoft.

Projektets baggrund

I trafikaftalen fra 2009 blev der afsat 5 mio. kr. til en opdatering af det tidligere Århus Amts VVM-redegørelse for anlæg af det "Nordlige hængsel til Djursland" ved Randers i form af en motortrafikvej mellem Assentoft og Sdr. Borup. I trafikaftalen fra december 2009 var der enighed om at anlægge en 6 km lang 2+1 motortrafikvej på strækningen. Anlægslov vedtaget i maj 2010. Strækningen forventes at åbne i 2014. Anlægspris: 0,3 mia. kr.



Kilde: Vejdirektoratet

Behov

Motortrafikvejen skal aflaste den nuværende hovedlandeveisstrækning igennem den sydlige del af Randers. Derudover vil vejen forbedre forholdene for trafikanterne mellem E45 og Djursland. Vejen bliver et slags nordligt hængsel til Djursland, der gør det lettere at komme fra Djursland til motorvejsnettet.

Status på projektet

Projektet forløber planmæssigt. Anlægsarbejdet gik i gang i efteråret 2012.

Tidsplan

Strækningen forventes åbnet i 2014.

Sammenhæng med andre projekter

Med motortrafikvejen afsluttes anden etape af det såkaldte nordlige hængsel ved Randers, som bl.a. skal sikre, at der er gode forbindelser fra Djursland til den Nordjyske Motorvej. 1. etape var omfartsvejen syd om Assentoft, som blev indviet i 1996.

Tunnel under Marselis Boulevard + udvidelse af Åhavevej

Projektnavn

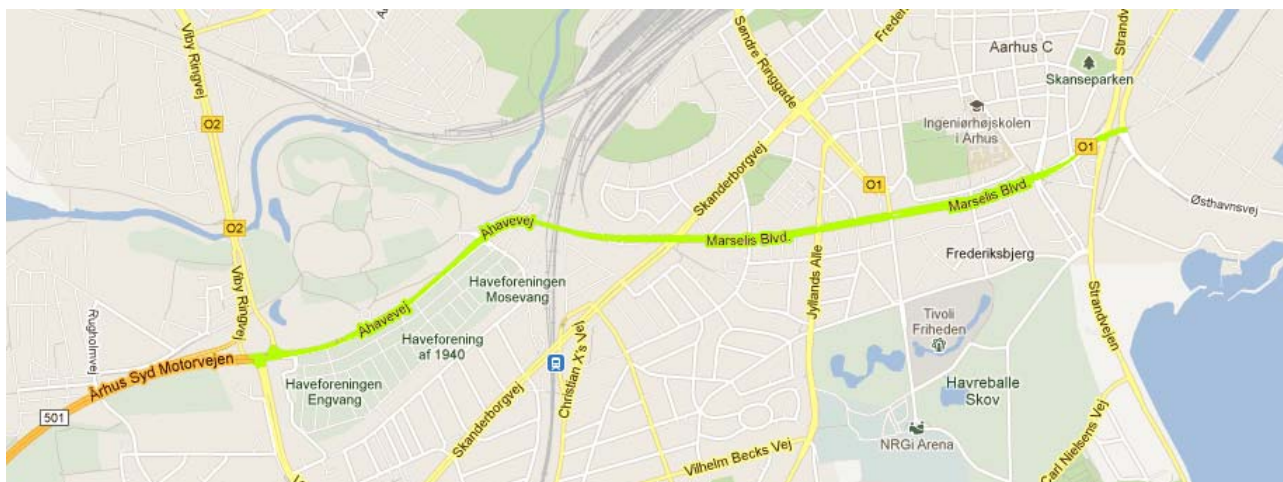
Tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej.

Projektets baggrund

Marselistunnelen er en planlagt tunnel på 1,9 km under Marselis Boulevard i det centrale Aarhus, som har til formål at forbedre vejadgangen til Aarhus Havn.

Forbedring af vejadgangen til Aarhus Havn består af to etaper, som begge er afgørende for den samlede trafikløsning. Etape 1 består af en omlægning og udvidelse af Åhavevej fra motorvejen og ind til Marselis Boulevard. Etape 1 forventes færdig i 2013. Etape 2 består af etablering af en tunnel under Marselis Boulevard.

Staten gav i oktober 2004 tilsagn om et tilskud på 250 mio. kr. til projektet. Desuden bidrager Aarhus Havn og Aarhus Kommune til finansiering af projektet.



Behov

Marselis Boulevard er stærkt trafikeret og trængsel kan blive et problem. En prognose udarbejdet af Rambøll for Aarhus Kommune i en VVM-undersøgelse af projektet indikerer en trafikmængde på op til 35.000 køretøjer i døgnet på Marselis Boulevard.

Status på projektet

Første etape af projektet, omlægning af Åhavevej, er under udførelse og forventes færdig i 2013. Anden etape er af etablering af tunnelen.

Tidsplan

Den samlede trafikplan for Marselistunnelen bliver opdelt i en række delplaner for hver af de faser, som anlægsarbejdet forløber i. På den måde afvikles trafikken med så få gener som muligt. Planarbejdet er omfattende, fordi anlægsarbejderne er store og komplekse. Men også fordi letbanen i samme periode etableres, ligesom havnearealerne ved Midtbyen omlægges.

Modernisering af de eksisterende hovedjernbanestrækninger

Projekt navn

Modernisering af de eksisterende hovedjernbanestrækninger.

Projektets baggrund

I trafikaftalen fra januar 2009 indgår etablering af et nyt moderne signalsystem på Banedanmarks net. Endvidere indgår en timemodel for fjerntogstrafikken med rejsetid på én time fra København til Odense, én time fra Odense til Aarhus og én time fra Aarhus til Aalborg. Strækningen Odense-Aarhus indgår dog ikke i trafikaftalens aftaleperiode frem til 2020. Beslutning om denne strækning afhænger bl.a. af resultaterne af den strategiske analyse af udbygningsmulighederne for Østjylland - som afsluttes i 2013 - og hvor der foruden en fast Kattegatforbindelse også skal undersøges en ny Lillebæltsforbindelse mellem Juelsminde og Bogense samt en midtjysk motorvej. På strækningen Aarhus-Hobro er der afsat 10 mio. kr. til en forundersøgelse af opgraderingen, men selve opgraderingen vil først blive realiseret efter 2020.

I trafikaftale fra oktober 2009 om en moderne jernbane indgår anlæg af en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge. Strækningen skal være med til at sikre realiseringen af Timemodellen.

I trafikaftale fra februar 2012 om elektrificering af jernbanen m.v. afsættes midler til elektrificering af strækningen Esbjerg - Lunderskov. Derudover afsættes midler til udarbejdelse af skøn for elektrificering af strækningerne Køge Nord - Næstved, Roskilde - Kalundborg, Fredericia - Aarhus og Aarhus - Aalborg. Der reserveres 16,5 mio. kr. til en ny station ved det kommende nye regionshospital i Gødstrup.

Behov

Udskiftning af de gamle signaler samt elektrificering skal sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift fremover. Udskiftningen er en forudsætning for realiseringen af en Timemodel for togtrafikken mellem de store byer og vil billiggøre yderligere elektrificering. Timemodellen forventes i kraft af kortere rejsetid at medføre højere omkostningseffektivitet og øgede indtægter.

Status på projektet

Banedanmark har indgået følgende aftaler om signalsystemet: Siemens skal frem til 2018 levere nye signaler og sikkerhedssystemer til S-banen, Alstom og Thales-Balfour Beatty Rail står for leveringen af nye digitale signaler til jernbanen henholdsvis øst og vest for Lillebælt frem til 2021, og Alstom skal levere de systemer, der monteres i fjern- og regionaltog for at kunne tale med de nye signaler.

Det samlede resultat for kontrakterne viser en besparelse for Banedanmark på ca. 4 mia. kr. i forhold til det oprindelige budget. De 4 mia. kr. overføres til Infrastrukturfonden. De samlede anlægsudgifter udgør 19 mia. kr. Heraf vedrører ca. 15 mia. kr. fjernbanen, mens ca. 4 mia. kr. vedrører S-banen.

På flere regionalbanestrækninger har Banedanmark gennemført omfattende sporfornyelser. Sporfornyelsen er nødvendig for at opretholde det nuværende omfang af togdrift.

Tidsplan

Signalprogrammet opdeles i fire overordnede faser: Udbud, Design, Test og Udrulning.

Udskiftningen på fjernbanen forventes afsluttet i 2021, mens arbejdet på S-banen ventes afsluttet i 2020.

Sammenhæng med andre projekter

Beslutning om strækningen Odense-Aarhus i Timemodellen vil bl.a. afhænge af resultaterne af den strategiske analyse af udbygningsmulighederne for Østjylland.

Øvrige baneprojekter

- Der blev i "Aftale om bedre mobilitet" af 26. november 2010 afsat 2 mio. kr. til analyse af mulighederne for forbedring af jernbanekapaciteten og regulariteten mellem Skanderborg og Aarhus H. Analysen er afsluttet, og der er udarbejdet anlægsoverslag for 2 alternativer: Forbedret adgang til opstillingsspor på Aarhus H og justering af signaler i Skanderborg, som skal reducere gener i tilfælde af forsinkede tog fra Aarhus.
- Med aftale om "Bedre mobilitet" af 26. november 2010 blev der afsat 2 mio. kr. til at gennemføre en forundersøgelse af banebetjening af Billund Lufthavn. Projektet er afsluttet i juni 2012.
- Nyt beslutningsgrundlag for stationer, afsat i alt 2,5 mio. kr., herunder til ny station ved Gødstrup. Efterfølgende afsat 16,5 mio. kr. i trafikaftale af 7. februar 2012 til etablering af station ved Gødstrup.

Midtjysk motorvejskorridor - Hærvejsmotorvejen

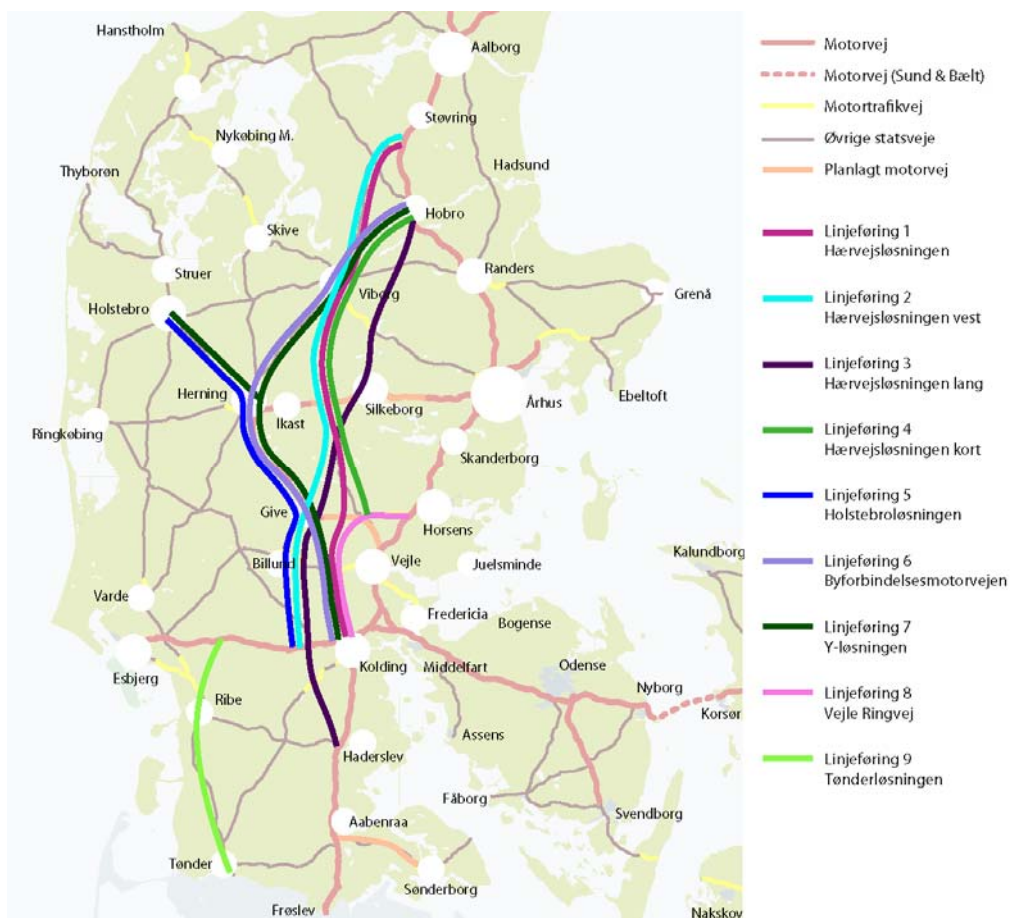
Projektnavn

Midtjysk Motorvejskorridor (Hærvejsmotorvejen). Anlæg af en ny motorvejskorridor i Midtjylland.

Projektets baggrund

I januar 2009 vedtog Venstre, Konservative, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre aftalen "En grøn transportpolitik", hvori det blev besluttet at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland, herunder det langsigtede kapacitetsbehov for den nord-sydgående vejtrafik i Jylland og perspektiverne for en nord-sydgående midtjysk motorvejskorridor.

Som led i de strategiske analyser leverede NIRAS i marts 2010 rapporten "Midtjysk Motorvejskorridor – Screening af mulige linjeføringer", hvori der på et overordnet niveau blev beskrevet og analyseret ni linjeføringsalternativer for en midtjysk motorvejskorridor.



Kilde: Transportministeriet

Linjeføringerne kan overordnet klassificeres i to kategorier: Østlige linjeføringer og vestlige linjeføringer. De østlige linjeføringer, der tager en mere direkte linje gennem det centrale Jyl-

land, giver den største aflastning af E45. De mere vestlige linjeføringer skaber bedre forbindelser til flest bysamfund og skaber kortere rejsetider til og fra Vestjylland, men aflastningseffekten af E45 bliver gradvist mindre, jo mere vestlig linjeføringen bliver.

I maj 2011 leverede COWI en analyse lavet for Trekantsområdet af trafik og aflastning ved NIRAS-rapportens linjeføring nummer 1 og 3. I denne analyse beregnedes trafikmængder på mellem 16.000 og 46.000 biler i døgnet ved en østlig linjeføring og mellem 18.000 og 34.000 biler i døgnet ved en vestlig linjeføring. Begge linjeføringer beregnes til at skabe betydelig aflastning på Østjyske Motorvej E45, men begrænset aflastning på Vejlefyordbroen. Det vurderes, at begge alternativer vil kunne udskyde udbygningsbehovet på E45 på kort sigt, uden dog at afhjælpe trængselsproblemerne på længere sigt.

I maj 2012 sendte Vejdirektoratet på vegne af Trafikministeriet en analyse af de skitserede linjeføringer i udbud. Analysen skal anvende Landstrafikmodellen version 0.1.

Behov

En midtjysk motorvej skal overordnet tjene to formål: For det første vil den medføre en væsentlig aflastning af trafikken på E45, sådan at en udvidelse fra 6 til 8 spor kan undgås. For det andet vil en midtjysk motorvej skabe nye genveje i Jylland og nye forbindelser mellem de midt- og vestjyske bysamfund, hvor der også opleves en øget trafik.

For E45 er situationen ifølge Vejdirektoratets strategiske analyse af det fremtidige behov for udvidelser på E45, at der frem mod 2040 vil opstå kritisk trængsel på det meste af de centrale og sydlige dele af E45. Såfremt der ikke sker udbygning af E45 fra 4 til 6 spor, vil der i 2020 være kritisk trængsel på strækningen mellem Vejle N og Hornstrup og mellem Skanderborg Syd og Aarhus Nord. Af Vejdirektoratets strategiske analyse fremgår desuden, at anlægget af en ny midtjysk motorvej i sin fulde længde vil aflaste E45 primært nord for Hornstrup, således at udvidelser af E45 til 8 spor kan undgås.

Hvad angår det sammenbindende aspekt, så er det påvist, at investeringer i infrastruktur styrker de områder, der allerede har en udvikling i form af relokalisering eller nylokalisering af virksomheder. Det betyder alt andet lige, at man må forvente en hurtigere udvikling i de områder, der har eller får de største infrastrukturinvesteringer. Endvidere vil investeringerne også få afgørende betydning for de nærliggende områder beliggende inden for 45 minutters transporttid.

Status på projektet

Den midtjyske motorvejskorridor indgår sammen med en række andre vej- og baneprojekter i Transportministeriets arbejde med de strategiske analyser. I 2010 gennemførtes en screening af mulige linjeføringer. I 2011 gennemførte COWI for Trekantsområdet en begrænset analyse af to af de screenede linjeføringer. En udvidet analyse af samtlige linjeføringer ved anvendelse af landstrafikmodellen er som nævnt under udarbejdelse.

Tidsplan

Analysen af en midtjysk motorvejskorridor indgår som en del af de samlede politiske drøftelser af den strategiske analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjyl-

land, som blev aftalt i 2009 i aftalen "En grøn transportpolitik", og som forventes afsluttet i efteråret 2013.

Sammenhæng med andre projekter

En ny midtjysk motorvej skal ses i sammenhæng med udbygninger af den overordnede nationale infrastruktur. Motorvejen vil være med til at aflaste E45, men vil ikke kunne erstatte udvidelsen af E45 til seks spor mellem Kolding og Randers.

Det er muligt at udnytte den eksisterende rute 18 mellem Herning og Vejle, som er ved at blive opgraderet til motorvej, i forbindelse med anlæggelsen af en midtjysk motorvejskorridor. Dette kan enten foregå ved at lade denne strækning være en del af korridoren eller ved at anvende den som bindeled mellem den midtjyske motorvej og E45. Dette forventes at blive afklaret af det igangværende analysearbejde. Generelt kan dog siges, at jo længere mod vest en midtjysk motorvej anlægges, jo mindre vil den aflaste E45.

Øvrige (vej)projekter

Projekt navn

Øvrige (vej)projekter i den midtjyske region.

Projektets baggrund

I forbindelse med de 19 kommuners og Region Midtjyllands fælles indspil til Infrastrukturkommissionen i 2007, blev der foruden de fem anbefalinger og de fem forudsætninger peget på en række andre indsatser:

Lufthavnene og havnene i den midtjyske region er en væsentlig del af infrastrukturen, og det er vigtigt, at adgangsforholdene hertil forbedres i de kommende år.

Anbefalingerne skal ses i sammenhæng med ønsket om en generel udvikling og opgradering af hovedvejene i regionen, som kan binde udviklingen sammen i syd-nord og øst-vest gående retninger.

Der bør i særlig grad sættes fokus på udbygningen af transportvejene til og fra erhvervs-virksomhederne i yderområderne (dele af Ringkøbing-Skjern, Lemvig, Skive og Norddjurs kommuner). Her tænkes især på ruterne 11, 13, 15, 16, 21 og 34.

Behov

Opgradering af hovedlandevejene er vigtig for at sikre en høj mobilitet. Folk skal kunne komme på arbejde eller til uddannelse, det skal være muligt at deltage i fritidsinteresser og komme ud i naturen m.v. Virksomhederne skal kunne transportere varer og skal kunne hente arbejdskraft fra et stadigt større opland. Mange hovedlandeveje er i dag under stigende trafikpres og mange steder vil en opgradering til 2+1 veje kunne afhjælpe problemerne. Med 2+1 veje menes, at der på en strækning er to spor i den ene retning og ét i den anden, mens det på den efterfølgende strækning er omvendt.

Status på projektet

Aarhus Havn, Grenaa Havn, Thyborøn Havn, Hvide Sande Havn, Aarhus Lufthavn og Karup Lufthavn behandles i særskilte afsnit.

Nedenfor følger en opsummering af, hvilke tiltag der er gjort eller undervejs på de ovennævnte ruter.

Rute 11

Ingen konkrete tiltag i Region Midtjylland, men forundersøgelsesprojekter i Region Nordjylland og Region Syddanmark.

Rute 13

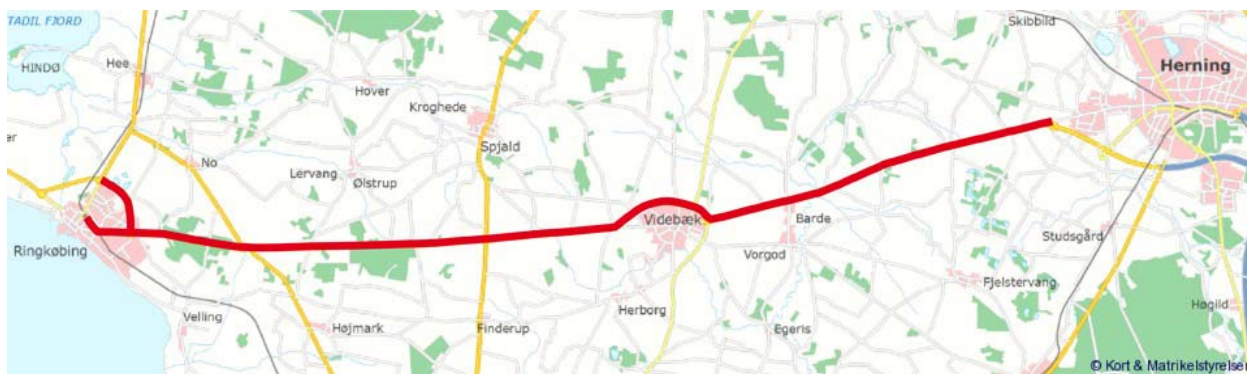
Behandles i afsnittet om den midtjyske motorvejskorridor – Hærvejsmotorvejen.

Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning

I aftalen om bedre mobilitet fra 26. november 2010 blev der afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning.

Vejdirektoratet er i gang med denne forundersøgelse, som skal afdække behov og muligheder for en fremtidig udbygning af strækningen og danne grundlag for en evt. efterfølgende VVM-undersøgelse. Forundersøgelsen forventes færdig i 2013.

Strækningen udgør forlængelsen af motorvejen (under udbygning, forventes færdig 2016) mellem Herning og Aarhus ligesom den i Herning har forbindelse med motorvejen (under udbygning, forventes færdig 2014) mod Vejle.



Kilde: Vejdirektoratet

Forundersøgelsen omfatter strækningen mellem Snebjerg og Ringkøbing og er ca. 38 km lang og er i dag anlagt som en 2-sporet landevej.

Rute 15 mellem Aarhus og Tirstrup

I aftalen om bedre mobilitet fra 26. november 2010 blev der ligeledes afsat 2 millioner kr. til en forundersøgelse af forlængelse af Djurslandmotorvejen til Tirstrup Lufthavn.

Djurslandmotorvejen slutter i dag ved Løgten og bliver herfra motortrafikvej til Tåstrup. Formålet med forundersøgelserne er at finde ud af, om der er et trafikalt behov for at udvide motortrafikvejen, og i givet fald hvordan det kan ske.



Kilde: Vejdirektoratet

Vejen har i dag 2 spor på store dele af strækningen, men den er blevet udvidet på 2 delstrækninger til både 3 og 4 spor. Det undersøges, hvad de trafikale konsekvenser vil være ved at udvide motortrafikvejen til 2+1 spor eller til en motorvej med 4 spor. De to vejtyper bliver skitse-mæssigt projekteret og de miljømæssige konsekvenser undersøgt i forundersøgelsen. Det er forudsat, at trafikken til lufthavnen benytter den kommunale vej fra Tåstrup og vest om lufthavnen, da den er blevet forbedret af Syddjurs Kommune.

Forundersøgelsen blev offentliggjort i november 2012. Sammenfattende viser forundersøgelsen følgende:

- Der er ikke i dag egentlige trængselsproblemer og motortrafikvejen fungerer hensigtsmæssigt
- Der vil frem mod 2020 kunne opstå trængselsproblemer i myldretiden afhængigt af trafikudviklingen
- Der opnås ikke væsentlige trafikale forbedringer ved en 2+1 vej
- En motorvej medfører en markant forbedring af trafikkapaciteten, og medfører en tidsbesparelse på ca. 2 min.
- En udvidelse af motortrafikvejen forventes at medføre få natur- og miljømæssige konflikter.

Rute 16

Omfartsvej nord om Grenaa behandles i afsnittet om Grenaa Havn.

Rute 21

Ingen konkrete projekter.

Rute 34/26 mellem Herning-Skive-Hanstholm

I trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra 29. januar 2009 blev der afsat 10 mio. kr. til en forundersøgelse af strækningen. Formålet med projektet er bl.a. at styrke adgangen til Hanstholm Havn. Forundersøgelsen skulle belyse behov og muligheder for opgradering af strækningen samt konsekvenser i forhold til trafik, miljø og økonomi. Forundersøgelsen blev færdig i februar 2012 og skulle danne grundlag for en evt. VVM-undersøgelse. Men i aftale af 7. februar 2012 blev fastslået, at der ikke i øjeblikket kan findes finansiering til projektet, og VVM-undersøgelsen er derfor ikke sat i gang.



Kilde: Vejdirektoratet

Øvrige tiltag

Vejstrækninger

- Vium-krydset i Salling: Krydset er ombygget, så der nu er niveaufri skæring.
- Omfartsvej ved Sunds: En 5,3 km lang omfartsvej vest om Sunds er åbnet den 8. oktober 2012.
- Bro over Grenaa-banen på Grenaavej i Aarhus: Færdiggjort i 2011.
- Søften-Skejby: Motorvejen færdiggjort i 2010.
- Afsat 22,1 mio. kr. til nye tilslutningsanlæg (etablering af østvendte ramper) fra Høge-mosevej til Søftenmotorvejen. Projektets formål er dels at betjene modulvognstrans-porterne fra Søften og Hinnerup mod Djursland, dels at forbedre forbindelsen for den øvrige trafik mellem Søften/Hinnerup og Djurslandsmotorvejen. Anlægsarbejdet er af-sluttet i 2012.
- Nordlig omfartsvej ved Grenaa: Afsat 5 mio. kr. til forundersøgelse, som er gennemført, og som peger på tre forskellige linjeføringer. I første omgang afsat 100 mio. kr. til selve projektet, som senere er forhøjet med 8 mio. kr. Se mere om vejen under Grenaa Havn.

Havnepakker

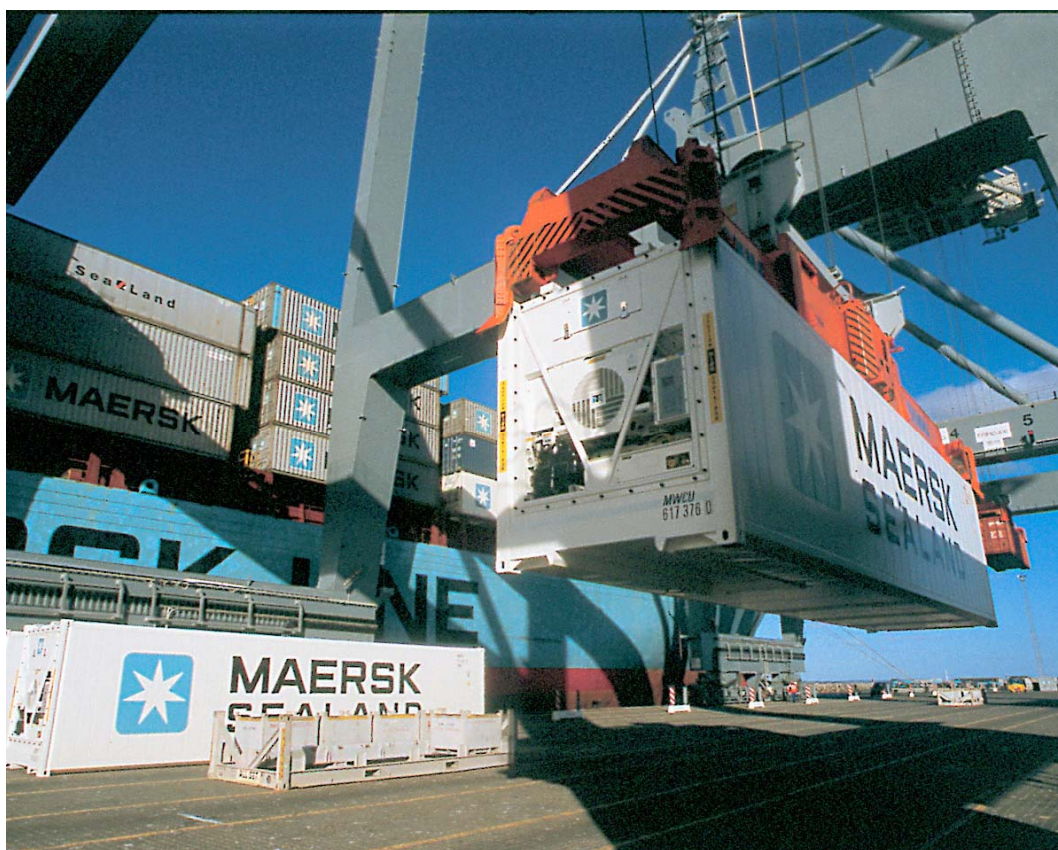
Ud over de projekter, som er nævnt i afsnittene om Thyborøn og Hvide Sande havne blev der i Havnepakke II fra 26. november 2010 afsat 13,5 mio. kr. til udvidelse af vanddybde i Thorsminde Havn.

Aarhus Havn

Projekt navn Aarhus Havn.

Projektets baggrund

Aarhus Havn er Danmarks største containerhavn og har i dag en markedsandel på mere end 50 % af de containere, der omsættes i samtlige danske havne. Containeromsætningen består i stigende grad af gods, der sejles til og fra en række havne i Østersøområdet. Med ugentlige anløb af nogle af verdens største containerskibe fra Maersk Line og daglige forbindelser til det meste af Østersøregionen via 14 rederier, har Aarhus Havn et fintmasket rutenet, som flere og flere transportkøbere får øje for.



Kilde: Aarhus Havn

Aarhus Havn er desuden landets største, offentlige bulkhavn med korn, foderstoffer og olie som de godstyper, der oftest passerer kajerne på bulk- og multiterminalen. Endelig er Aarhus Havn den største færghavn i Vestdanmark.

Aarhus Havn er en kommunal selvstyrehavn, der fungerer som en selvstændig enhed uden offentlige tilskud. Overskuddet fra havnens aktiviteter investeres i vedligeholdelse af infrastrukturen på havnen og udbygning af havneanlæg. Aarhus Havn beskæftiger ca. 120 medarbejdere, mens de omkring 150 private virksomheder på havnen beskæftiger flere tusinde medarbejdere.

Status på projektet

I 1997 vedtog Aarhus Byråd en omfattende Masterplan, der lagde rammerne for Aarhus Havns fysiske udvikling frem til 2022. På det tidspunkt forventedes en stigning i godsmængderne, der kunne rummes over 25 års udbygning af havneanlæggene. Den samlede godskapacitet blev skønnet til 20 mio. tons årligt. Udbygningsplanen omfattede arealer på ca. 180 hektar eller 1.800.000 m² og anlægsprisen blev beregnet til mere end 2 mia. kr. Hertil kommer tilsluttende infrastruktur med vej og bane samt private investeringer i pakhuse, materiel mm.

Masterplanens første etape – en ny containerterminal i Østhavnen – og anden etape – en udvidelse af containerterminalen med yderligere kaj og landareal – er blevet implementeret. Udvidelsen af containerhavnen rummer desuden et stort opfyldt sandareal, der hurtigt kan bringes i anvendelse til aktiviteter i tilknytning til Containerhavnen, når der opstår behov herfor.

Der er taget hul på den sidste del af den reviderede Masterplan fra 1997 ved en forlængelse af Multiterminalen nordøst for Oliehavnsområdet.

Aarhus Havn og de tilknyttede aktiviteter har stor betydning for by- og erhvervsudvikling i Aarhus. Aarhus Byråd har derfor besluttet at forbedre vejadgangen til havnen, således at gods kan transporteres direkte til og fra havnen til det europæiske motorvejsnet, bl.a. i form af en tunnel under Marselis Boulevard.

Marselistunnel

Forbedring af vejadgangen til Aarhus Havn består af to etaper, som begge er afgørende for den samlede trafikløsning. Etape 1 består af en omlægning af Åhavevej fra motorvejen og ind til Marselis Boulevard. Etape 1 forventes færdig i 2013. Etape 2 består af etablering af en tunnel under Marselis Boulevard. Yderligere uddybning af projektet i afsnittet om "Tunnel under Marselis Boulevard + udvidelse af Åhavevej".

Grenaa Havn

Projekt navn

Grenaa Havn.

Projektets baggrund

Grenaa Havn driver havne- og infrastrukturvirksomhed. Grenaa Havn sikrer infrastrukturafhængige erhverv optimal adgang til den blå motorvej. Det er derfor afgørende for Grenaa Havns fremtidige vækst og udvikling, at infrastrukturen på land til og fra Grenaa er tilpasset eksisterende og fremtidige transportbehov.

Behov

Efter den seneste store havneudvidelse i 2010 har Grenaa Havn arealerne og kapaciteten til at håndtere store projekter, men infrastrukturen til havnen har ikke kunnet følge med. Allerede i dag oplever Grenaa Havn betydelige udfordringer med, at eksempelvis store særtransporter ikke kan komme til Grenaa. Det er en stor hindring for, at Grenaa Havn kan fortsætte sin vækst og udvikling.



Kilde: Grenaa Havn

Grenaa Havn oplever efterspørgsel efter store erhvervsarealer, hvilket der er gode muligheder for i Grenaa. Grenaa Havn arbejder for at sikre optimale forhold for virksomheder, der ønsker at etablere sig i Grenaa. I dag har omkring 1.000 ansatte deres daglige gang alene på havnen. Grenaa Havn genererer arbejde og omsætning – også afledt i lokalområdet – og fungerer dermed som en vækstgenerator i området.

Med henblik på fortsat at kunne styrke og optimere udviklingen af Grenaa Havn er der nu igangsat et projekt omkring en ny udviklings- og masterplan for Grenaa Havn og bagvedliggende arealer. I projektet arbejdes der med udlægning af 3-400 ha nye erhvervsarealer i tilknytning til den kommende nordlige omfartsvej ved Grenaa.

Status på projektet

I samarbejde med Norddjurs Kommune og Region Midtjylland er Grenaa Havn i gang at udarbejde en udviklings- og masterplan for Grenaa Havn. Projektet afvikles over en periode på halvandet år. Pr. 1. juni 2013 skal der foreligge en plan for, i hvilken retning Grenaa Havn skal udvikle sig samt en beskrivelse af Grenaa Havns kernekompetencer. Der er i arbejdet særligt fokus på havnens funktion som trafikknudepunkt og vigtigheden af en veludviklet infrastruktur.

Grenaa Havn arbejder endvidere på en transportkorridor for kommende vindmølletransporter fra Midtjylland til Grenaa. For fremtidige projekter via Grenaa Havn vil det være af betydning, at der etableres en permanent transportkorridor fra Midtjylland til Grenaa Havn. Derfor deltager Norddjurs Kommune og Region Midtjylland også i arbejdsgruppen, der afdækker behovet for infrastrukturforbedringer til vindmølletransporter.

Løbende udbygning af Grenaa Havn skal styrke det lokale erhvervsliv. Grenaa Havn har været med til at opstarte det lokale netværk Djurs Wind Power, som hidtil har oplevet stor succes i forbindelse med etableringen af Anholt Havmøllepark.

Nordlig omfartsvej ved Grenaa

Der er gennemført en forundersøgelse til 5 mio. kr. Forundersøgelsen peger på tre forskellige linjeføringer, hvoraf man lokalt ønsker den nordligste. Staten bidrager til projektet med 108 mio. kr. udover de 5 mio. kr. til forundersøgelsen (trafikaftale af 7. februar 2012). Projektet er nu overgået til Norddjurs Kommune, som også dækker evt. anlægsfordyrrelser. Vejen forventes gennemført snarest muligt.



Kilde: Grenaa Havn

Vejdirektoratet har desuden i november 2012 afsluttet en forundersøgelse af muligheden for forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup.

Sammenhæng med andre projekter

Opgradering af den øst-vestgående infrastruktur på Djursland og adgangsvejene til Djursland vil være med til at forbedre adgangen til Grenaa Havn. Det gælder bl.a. den kommende nordlige motorvejshængsel ved Randers mellem Sdr. Borup og Assentoft. Ligeledes vil en ny forbindelse over Randers Fjord sikre let adgang mellem Djursland og Nordjylland.

Thyborøn Havn

Projekt navn

Thyborøn Havn.

Projektets baggrund

Thyborøn Havn er rammerne for mere end 1.000 arbejdspladser og et vigtigt udgangspunkt for at fremme erhvervsaktiviteterne i den vestlige del af region Midtjylland.

Siden 2001 er Thyborøn Havn drevet som en kommunal selvstyrehavn, og det er lykkedes at fastholde et betydeligt fiskeri – en lille fremgang i landingsværdi og en stigende del af de samlede danske landinger. Thyborøn Havn er Danmarks 3. største fiskerihavn med landinger i 2011 for 635 mio. kr.

Havnen gennemløber desuden en udvikling som en betydelig godshavn på vestkysten. Med udgangspunkt i kemikalier til Cheminova og indsejling af søral er der realiseret en betydelig vækst i godsmængder og omsætning. Især søral har været i en kraftig udvikling.

Disse hovedaktiviteter udvides løbende med andre godsaktiviteter, som udskibning af belægningssten til Norge og flere produkter fra og til Island.



Kilde: Thyborøn Havn

Thyborøn Havn har udover de direkte aktiviteter en væsentlig betydning for erhvervsudviklingen i hele det nordvestjyske område.

Behov

God infrastruktur og et godt erhvervsklima er afgørende for udviklingen af erhverv og arbejdspladser i området. Thyborøn Havn har via sin beliggenhed nogle naturgivne forudsætninger for at medvirke til en positiv udvikling, men udviklingen mod stordrift og større fartøjer kræver fortsat store investeringer i vanddybde i Thyborøn Kanal, gode vejforbindelser og havneanlæg.

Status på projektet

Thyborøn Havn har i 2011 afsluttet en havneudvidelse med kajanlæg og 365.000 m² nyt erhvervsareal til brug for primært råstofaktiviteterne.

Der er dog også blevet plads til andre aktiviteter, og der er lavet en samarbejdsaftale med Envision Energy, Silkeborg - som i første omgang er i færd med at etablere en testmølle i området.

I Havnepakke II, der indgik i trafikaftalen "Bedre mobilitet" af 26. november 2010, blev der afsat 25 mio. kr. til mere sikre moler på Thyborøn Havn, 1 mio. kr. til forundersøgelse af udvidelse af sejlrenden og 35 mio. kr. til ny tørdok på Thyborøn Havn.

Projektet om mere sikre moler til 25 mio. kr. er gennemført. Forundersøgelsen af mulighederne for 10 meter vanddybde i Thyborøn Kanal er gennemført, men det har hidtil ikke været muligt at skaffe finansiering af projektet på 40 – 60 mio. kr.

I stedet for at etablere en tørdok vil de 35 mio. kr. blive brugt til at gennemføre betydelige uddybninger i Havnen. Disse forventes gennemført i 2013.

I 2012 er igangsat et 150 meter kajanlæg med 9 meters vanddybde, og der etableres yderværker for en samlet sum på ca. 30 mio. kr.

For at sikre en langsigtet planlægning af havneudviklingen styres Thyborøn Havns fremtidige udvikling af masterplanen, som ses på nedenstående figur. Den samlede plan beløber sig til et beløb i nærheden af 1 mia. kr.



Kilde: Thyborøn Havn

Sammenhæng med andre projekter

Etablering af en motorvej til Holstebro Nord vil være en forbedring af baglandsinfrastrukturen for Thyborøn Havn.

En omfartsvej nordøst om Klinkby og Tørringhuse vil ligeledes forbedre adgangsforholdene til Thyborøn Havn. I Havnepakke II, der indgik i trafikaftalen "Bedre mobilitet" af 26. november 2010, blev der afsat 2 mio. kr. til en forundersøgelse af dette projekt. Forundersøgelsen blev offentliggjort den 25. oktober 2012. Der er undersøgt to løsningsforslag, som begge vil forbedre adgangen til Thyborøn Havn og aflaste Klinkby og Tørring Huse for gennemkørende trafik. Anlæg af en omfartsvej vil give den gennemkørende trafik en tidsbesparelse i størrelsesordenen 1 - 1½ minut.

Hvide Sande Havn

Projektnavn Hvide Sande Havn.

Projektets baggrund

Hvide Sande Havn er en moderne fiskerihavn med gode servicefaciliteter.

Hvide Sande Havn blev anlagt i forbindelse med afvandingsslusen og kammerslusen og indviet i august 1931.

Der er foretaget store udvidelser og renoveringer af havnen i årene 1970–1985, og i årene 2002–2008 er der foretaget store investeringer primært i en modernisering af losse- og aukti-
onsforholdene for konsumfisk.

Havnen består af 2 havneafsnit vest for sluserne: Sydhavnen, med 2 bassiner, og Nordhavnen og af 2 havneafsnit øst for sluserne, i Ringkøbing Fjord: Østhavnen og Tyskerhavnen.

Havnen var indtil 31. december 2000 en statshavn. Pr. 1. januar 2001 overtog Holmsland Kommune havnen, og den drives nu som en kommunal selvstyrehavn. I forbindelse med kommunalreformen overgik ejerskabet til havnen til Ringkøbing-Skjern Kommune.

Sluserne og havneindsejlingen ejes og drives fortsat af staten ved Kystdirektoratet.

Status på projektet

Der er en større havneudvidelse i gang i øjeblikket med udvidelse af moleanlægget og ændring af indsejlingen.



Kilde: Hvide Sande Havn

I Havnepakke II, som indgår i aftale om "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010, blev der afsat 30 mio. kr. til medfinansiering af ny ydermole på Hvide Sande Havn. Forligsparterne aftalte samtidig, at de 10 mio. kr., der i aftalen af 22. oktober 2009 blev afsat til veje m.v. i Ringkøbing-Skjern Kommune, kan omdisponeres til anlæg af søndre ydre mole, hvis der er lokalt ønske herom.

I forbindelse med havneudvidelsen bliver badestranden ved sydmolen rykket 300 m længere mod syd, og der bliver lavet en ny adgangsvej hertil.

Det er desuden et ønske fra Hvide Sande Havn og Ringkøbing-Skjern Kommune, at Hvide Sande Havn fremover vil kunne blive udskibningshavn for vindmøller.

Aarhus Lufthavn

Projektnavn

Aarhus Lufthavn A/S.

Projektets baggrund

Aarhus Lufthavn beliggende ved Tirstrup blev etableret som en militær flyveplads af tyskerne under 2. Verdenskrig. Efter krigen er flyvepladsen blevet anvendt til civil lufthavn. Igennem tiden har der af flere omgange været foreslået alternative placeringer af lufthavnen tættere på Aarhus, men der har dog ikke været politisk opbakning og enighed om at flytte lufthavnen.

Fra Aarhus Lufthavn er der direkte flyvninger både indenrigs (København) og udenrigs, (Göteborg, Stockholm, Alicante, Malaga, Gdansk, London, Oslo, Palma Mallorca, Barcelona og Oslo) herunder både ruteflyvninger og charterflyvninger og lavprisflyvninger.

Lufthavnen ejes af Aarhus, Randers, Favrskov, Syddjurs og Norddjurs Kommuner.

Adgangsvejene til Aarhus Lufthavn er i de seneste år blevet forbedret i form af anlæggelsen af Ny Lufthavnsvej fra Kolind krydset frem til lufthavnen, og med etableringen af motorvejen fra E45 til Løgten, hvilket har reduceret rejsetiden til Aarhus til ca. 30 min.

Der er desuden i aftale om "Bedre Mobilitet" fra 26. november 2010 afsat 2. mio. kr. til en forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn.

Aarhus Lufthavn oplevede i 2011 sit bedste resultat igennem de seneste 10 år, med en fremgang i passagerer på 5,3 % (totalt 591,355 passagerer). Cimber Sterlings konkurs i starten af maj 2012 har imidlertid vendt op og ned på den positive fremgang, og lufthavnen har i både maj og juni 2012 oplevet en tilbagegang på op mod 25 % af det samlede passagerantal, i forhold til samme måned året før. Cimber Sterlings konkurs berører indenrigstrafikken og chartertrafikken. Fra august 2012 har SAS styrket indenrigsflyvningen til København, både på kapacitet og frekvens.

Status på projektet

Aarhus Lufthavn fremlagde i 2011 en strategi for lufthavnens udvikling fremadrettet, bl.a. omfattende en modernisering af lufthavnen. Implementering af strategiplanen forudsætter en markant kapitaludvidelse.

Sammenhæng med andre projekter

Etableringen af en fast Kattegatforbindelse må forventes at få betydning for indenrigstrafikken til Københavns Lufthavn, i det der forventes 1 times rejsetid mellem Aarhus/Horsens og København med tog, hvorved konkurrencen til flytrafikken øges.

Karup Lufthavn

Projektnavn

Karup Lufthavn.

Projektets baggrund

Karup Lufthavn blev anlagt under 2. verdenskrig som en militær lufthavn. Lufthavnen blev i henhold til Folketingsbeslutning af 20. maj 1965 angående civil benyttelse af de militære flyvestationer åbnet for civil ruteflyvning, og siden har der været indenrigsflyvning på lufthavnen.

Ejerne pr. 1/1 2007 er Herning, Holstebro, Ikast-Brande, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skive, Struer og Viborg kommuner.

Behov

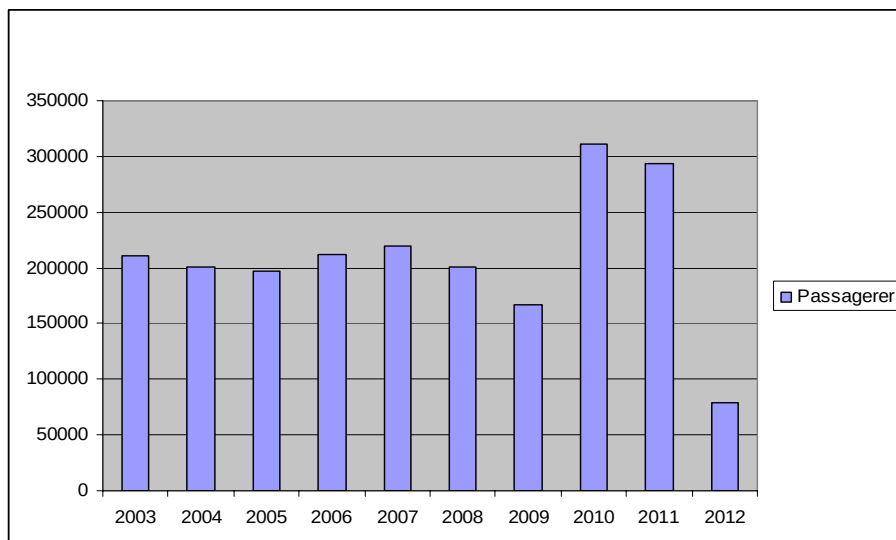
Kerneydelsen fra Karup Lufthavn er ruteforbindelsen mod København, der sikrer hurtige forbindelser fra Midt- og Vestjylland til København. Den korte transporttid til København er især vigtig for de mange virksomheder, der har samarbejdspartnere i København eller internationalt. Lufthavnen har således stor betydning for erhvervslivets muligheder for vækst og udvikling.

Projektets status

Karup Lufthavn har frem til 2008 haft et stabilt passagertal på omkring 200.000 passagerer om året. Dette faldt til 166.000 i 2009, hvorefter øget konkurrence mellem Cimber Sterling og Norwegian førte til reducerede priser og stor vækst i passagerantallet. Denne vækst toppede i oktober 2011, hvor Norwegian indstillede alle flyvninger til og fra Karup, hvilket igen efterlod Sterling som den eneste operatør af ruteflyvninger i Karup.

Den 3. maj 2012 blev Cimber Sterling begæret konkurs, og Norwegian genoptog efterfølgende ruteflyvningen fra den 6. maj 2012.

Udviklingen i passagerantallet kan ses i nedenstående graf. Det skal bemærkes, at tallet for 2012 kun gælder for månederne januar til maj.



Kilde: Trafikstyrelsen

Det ses, at selv om der tages forbehold for, at passagerantallet for 2012 kun dækker fem måneder, så er der alligevel et betydeligt fald i passagerantallet. Konkret har der været 78.412 passagerer i perioden januar – maj 2012 imod 132.109 i samme periode 2011.

Sammenhæng med andre projekter

Det må forventes, at behovet for indenrigsflyvning mellem Karup og København vil blive minimal, når den faste Kattegatforbindelse med højhastighedstog etableres.

Modulvogntog

Projektnavn

Forsøg med modulvogntog.

Projektets baggrund

På baggrund af vognmandsbranchens ønske om længere og tungere lastvognstog blev der i november 2008 igangsat et forsøg med såkaldte modulvogntog. Modulvogntog er lastvogne med anhængere af en samlet længde op til 25,25 meter og en samlet vægt op til 60 tons.

For vognmændene medfører modulvogntog mere lastekapacitet per lastbil og dermed en mere konkurrencedygtig pris per enhed transporteret gods. For samfundet var det forventet, at længere vogntog ville medføre mere last per vogntog og dermed kræve relativt færre vogntog på vejene. Færre vogntog af større længde betyder mere plads i trafikken til andre køretøjer og må formodes at reducere udledningen af CO₂.

Konkret medførte forsøget, at modulvogntog indledningsvist blev tilladt på de fleste af motorvejsstrækningerne samt på lokale vejtilslutninger, godsregistreringscentre, havne, transportcentre, omkoblingspladser, rasteanlæg samt enkeltvirksomheder. I 2008 var der således ruter til havnene i Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Helsingør, Hirtshals, Kalundborg, Rødby, Aalborg og Aarhus.

I slutningen af november 2009 blev rutenettet udvidet med strækningerne Grenaa–Randers, Grenaa–Aarhus, Vejle–Herning–Hanstholm og Herning–Aarhus, og havnene i Grenaa, Hanstholm og Kolding blev tilgængelige for modulvogntog. I juli 2011 blev forsøget yderligere udvidet med strækningerne Herning–Holstebro–Struer og Viborg–Horsens.

Behov

I december 2011 udgav Vejdirektoratet rapporten "Evaluering af forsøg med modulvogntog – danske erfaringer", hvori resultaterne for forsøget i årene 2009 og 2010 er vurderet. Det vurderes, at staten har anvendt 158 mio. kroner i anlægsomkostninger for at tilpasse udvalgte veje til de længere vogntog, og at der endvidere er et tab grundet reduktion af indtægter via afgifter. Dette kunne i vurderingsperioden ikke modsvares af samfundsgevinsten ved reducere transportomkostninger.

I et længere perspektiv vurderes det dog, at de løbende samfundsmæssige gevinster ved forsøget vil opveje de afholdte udgifter ganske markant. Således vurderes nutidsværdien i 2016, at være et overskud på 498 mio. kroner.

Miljømæssigt vurderer Vejdirektoratet, at der er en marginal gevinst ved anvendelse af modulvogntog. CO₂ udslippet kan i teorien reduceres med 15 %, hvis 3 almindelige lastvogne kan erstattes af to modulvogntog.

Status på projektet

I januar 2012 blev forsøget udvidet med strækningen fra E55 til Gedser Havn, omkoblingspladser i bl.a. Hanstholm og Thisted samt trafikcentre ved Sæby og Avedøre Holme.

Nuværende hovedstrækninger, hvor kørsel for modulvogntog er tilladt, kan ses på nedenstående kort.



Kilde: Bekendtgørelse nr. 850

Tidsplan

Forsøget er forlænget indtil udgangen af 2016.

Sammenhæng med andre projekter

Udbredelsen og brugen af modulvogntog vil afhænge af mulighederne for investeringer i om-lægning af eksisterende infrastruktur og ny infrastruktur.

Litteratur

Region Midtjylland og de 19 kommuner

- [Infrastruktur i Udvikling – anbefalinger fra Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen. Fælles indspil til Infrastrukturkommissionen, juni 2007](#)

Letbane

- [Letbanerapporter m.v.](#)
- [Letbaneudbygning i Aarhusområdet - Fase 1-undersøgelse af udvalgte etaper, COWI og Letbanesekretariatet](#)

Kattegat

- [Screening af en fast forbindelse over Kattegat, NIRAS for Transportministeriet, august 2008](#)
- [En fast Kattegatforbindelse – betydningen for det danske samfund, Rambøll Management for Region Midtjylland, oktober 2008](#)
- [Danmark som én metropol – redegørelse om samfundsøkonomien ved en fast Kattegatforbindelse, Grontmij | Carl Bro og Damvad for Kattegatkomitéen, oktober 2009](#)
- [Notat vedr. finansiell bæredygtighed af en fast Kattegatforbindelse, KPMG for Kattegatkomitéen, juni 2010](#)
- [Konsekvenser af faste forbindelser over Femern Bælt og Kattegat for Region Syddanmark, Grontmij for Region Syddanmark, 2011](#)
- [Trafikal Vurdering af Kattegatforbindelsen, Rambøll for Kattegatkomitéen, oktober 2012](#)

Strategiske analyser og VVM-undersøgelser

- [Ny bane Århus – Galten – Silkeborg – en screening som led i den strategiske analyse for Østjylland, Trafikstyrelsen med bistand fra Cowi, februar 2012](#)
- [Midtjysk motorvejskorridor - screening af mulige linjeføringer, NIRAS for Transportministeriet, marts 2010](#)
- [Udvidelser af den østjyske motorvejskorridor \(E45\), Vejdirektoratet, maj 2011](#)
- [En grøn transportpolitik – Status for de strategiske analyser, Transportministeriet, 2011](#)
- [Strategisk analyse af elektrificering af banenettet – Hovedkonklusioner, Banedanmark, november 2011](#)
- [Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark – screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland, Trafikstyrelsen, marts 2011](#)
- [Vejkapaciteten over Lillebælt, Cowi for Transportministeriet, april 2011](#)
- [Forundersøgelse af banebetjening af Billund Lufthavn, Trafikstyrelsen, juni 2012](#)

Midtjysk motorvejskorridor

Se også under Strategiske analyser

- [Supplerende analyser af ny Midtjysk Motorvej, Cowi for Trekantområdet Danmark, august 2011](#)

Rute 26

Se også under Strategiske analyser

- [Rapport 300: Rute 26: Århus-Hanstholm - Projektkatalog for udbygning og opgradering til højklasset vej](#)
- [VVM redegørelse og andre dokumenter](#)

Rute 18

- [Motorvej Herning-Holstebro Nord – analyse af effekter for erhvervslivet, Cowi for Holstebro, Struer og Lemvig kommuner, februar 2012](#)
- [VVM redegørelse og andre dokumenter](#)

Jernbanen

Se også under Strategiske analyser

- [Banetrafik i Midtjylland – Sammenfatning af forslag til regional strategi, Atkins, december 2012](#)
- [Banetrafik i Midtjylland - Forslag til regional strategi, Atkins, december 2012](#)
- [Fremtidens jernbanetrafik i Vestjylland, Atkins, september 2011](#)
- [En vstdansk-nordtysk banestrategi, Atkins, september 2012](#)

Andet

- [Borgernes holdning til trafik, Epinion for Region Syddanmark, 2011](#)
- [Jyllandskorridoren – porten til Europa, UdviklingsRåd Sønderjylland, maj 2011](#)