



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 18. februar 2014  
J. nr. 2013 - 5115

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

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

**Spørgsmål nr. 224:**

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

**Svar:**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

Side 3/3

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

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke