



**Trekantområdet Danmarks
prioriteringer i forhold til kommende
infrastrukturinvesteringsplan**



trekantomraadet

Kontakt:

Morten Rettig, direktør Trekantområdet Danmark, mr@trekantomraadet.dk, tlf. 21174957

Morten Karlsbjerg, chefkonsulent Trekantområdet Danmark, mokar@trekantomraadet.dk, tlf. 29179440

Trekantområdet Danmarks prioriteringer i forhold til kommende infrastrukturinvesteringsplan

Trekantområdet er Danmarks trafikale knudepunkt. Det er her, at landets øst-vestlige motor-vejsakse E20 og den vigtigste nord-syd motorvej E45 mødes. Et vejkryds, som passeres af 70% af al person- og godstransport til det sydlige udland og af 70% af den indenlandske øst-vest trafik. Det gør det til landets vigtigste vejkryds.

Det er derfor af helt afgørende betydning for både trafikken mellem landsdelene og for Danmarks internationale samhandel, at motorvejsnettet gennem Trekantområdet fungerer uden hindringer og forsinkelser.

Afgørende forudsætninger for at vejkrydset fortsat kan fungere er at 4 større projekter indgår i kommende infrastrukturinvesteringsplan:

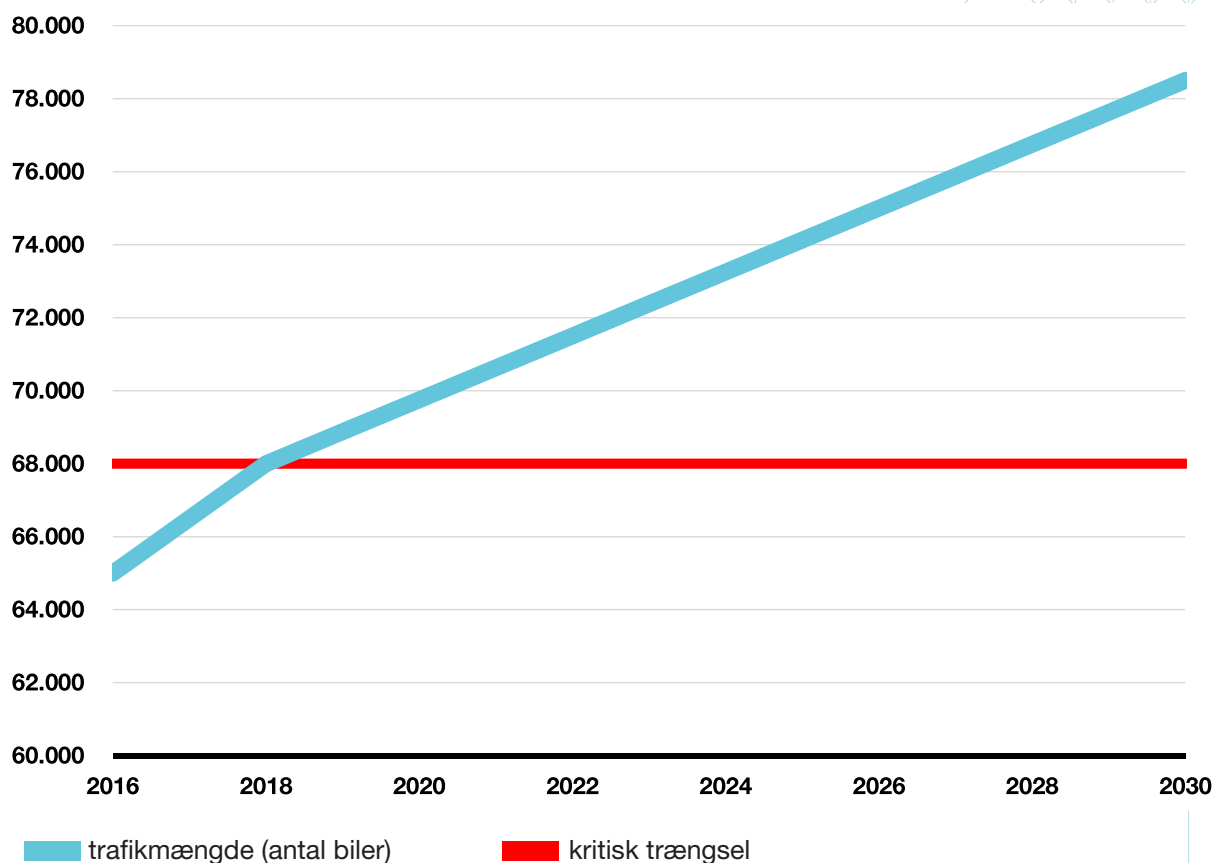
- **Udvidelse af E20/E45 rundt om Kolding**
- **Samlet strategisk analyse af hvordan fremtidig trængselsproblematik på Lillebælt håndteres**
- **Ny Midtjysk Motorvej fra Hobro til Haderslev – 1. etape Haderslev-Give**
- **Udvidelse af E45 Vejle-Skanderborg**

Udvidelse af E20/E45 rundt om Kolding

Intern rente: 13.8 pct.
Investering: 600 mio. kr.

Helt tilbage i 2011 blev der gennemført VVM for projekt vedrørende udvidelse af 6 km motorvej nordvest om Kolding. Vejdirektoratets analyser viste, at udvidelse af den korte strækning rundt om Kolding, der koster ca. 600 mio.kr. havde en samfundsøkonomisk forrentning på 13,8 %. Siden da er trafikken rundt om Kolding steget med ca. 40%, og de dele af strækningen rundt om Kolding, der fortsat kun er 4-sporet er nu blandt de mest trafikerede 4-sporede strækninger i landet, og trafikken har nået niveauet for såkaldt kritisk trængsel. Kritisk trængsel betyder høj risiko for pludselige og hyppige trafiknedbrud og kødannelse i myldretiden.

Trafik ved Kolding Nord på hverdagsdøgn



Som man kan se i ovenstående figur opnåede man allerede i 2018 kritisk trængsel. Det forventes at trafikmængden stiger de kommende år, derfor bliver trængselsproblemerne på strækningen kun værre, hvis ikke motorvejen udvides.

Samlet strategisk analyse af Lillebælt

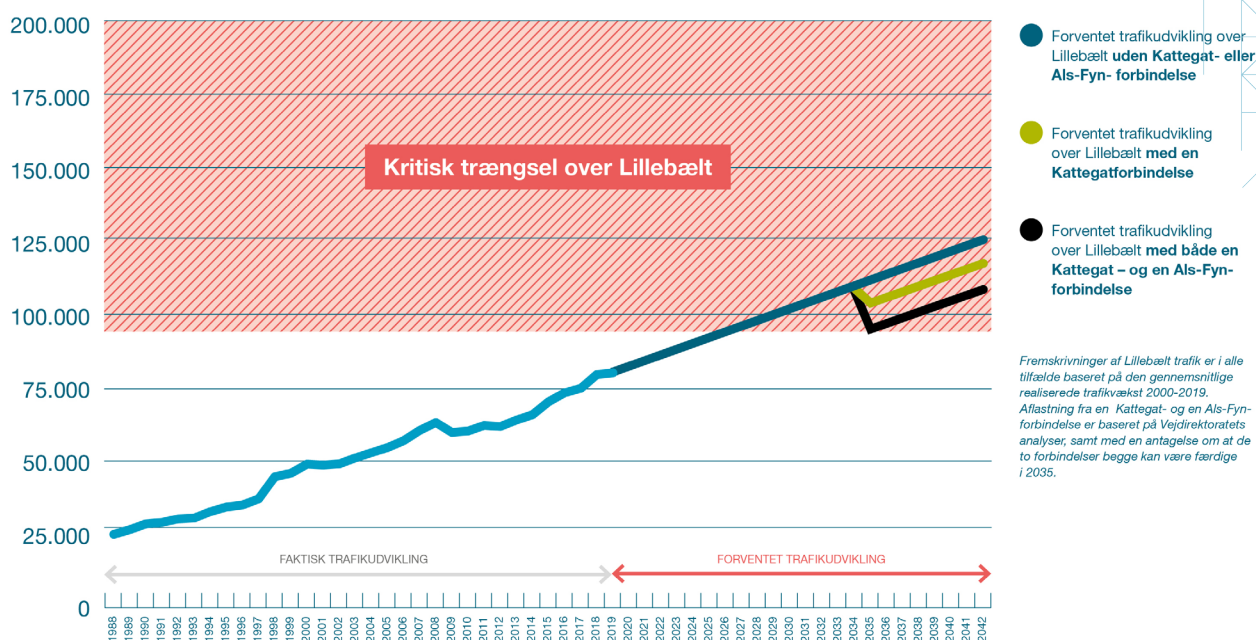
Investering: 20-40 mio. kr.

Motorvejsforbindelsen over Lillebælt tjener både som hovedforbindelse mellem Jylland og Fyn og mellem hele Jylland og Sjælland/København. Trafikken over Lillebælt er de sidste 10 år steget med ca. 35%, og Vejdirektoratet forventer at der senest i 2030 vil være kritisk trængsel på forbindelsen – muligvis tidligere.

På baggrund af Vejdirektoratets hidtidige analyser kan det konkluderes, at selv med en Kattegatforbindelse og en forbindelse mellem Als og Fyn vil der være kritisk trængsel på forbindelsen over Lillebælt. En Kattegatforbindelse og en forbindelse mellem Als og Fyn kan i bedste fald hver især aflaste Lillebælt for ca. 3-8 års trafikvækst - og vel at mærke adskillige år for sent.

Det er derfor nødvendigt at lave en strategisk undersøgelse af den samlede kapacitetsproblematik i øst-vest snittet over Lillebælt. En sådan strategisk analyse skal give et samlet billede hvordan de enkelte potentielle projekter, dvs. Kattegatforbindelse, Als-Fyn-forbindelse og parallel forbindelse over Lillebælt, kan bidrage med i forhold til kapacitets/trængselsproblematikken på Lillebælt. En sådan strategisk undersøgelse skal naturligvis inddrage de tidsmæssige aspekter, så afhjælpende indsatser kan tilpasses til hvornår behov opstår.

Forventet trafikudvikling over Lillebælt med og uden Kattegat- og Als-Fyn forbindelse



Ny Midtjysk Motorvej fra Hobro til Haderslev – 1. etape Haderslev-Give

**Intern rente: op til 4,5% for 1. etape (når Give-Hobro også er anlagt)
– og samlet 5,4% for hele strækning Haderslev-Hobro
Investering: 6,6-7,9 mia. kr. (Haderslev-Give)**

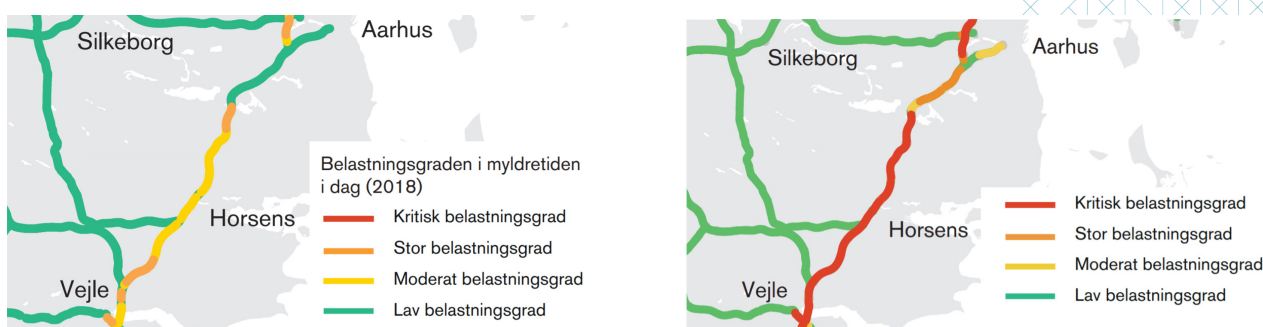
En ny Midtjysk Motorvej kan, udover at betjene Vestdanmarks internationale Lufthavn i Billund, aflaste E45 over Vejle Fjord samt øvrige dele af E45. Der er nu gennemført VVM for strækningen Haderslev-Give og forundersøgelse for strækningen Give-Hobro. Ud fra den offentliggjorte VVM og hovedpointerne fra forundersøgelse Give-Hobro, kan det konstateres, at med anlæg af hele strækningen Haderslev-Give vil der være tale om en solidt samfundsøkonomisk projekt, med en samlet samfundsøkonomisk forrentning på omkring 5,4%. Fordelene i form af aflastning af bl.a. Vejlefjordbroen vil dog først for alvor blive høstet når også strækningen Give til Hobro er anlagt. Derfor skal hurtigt anlæg af første etape Haderslev-Give, følges op med samtidig gennemførelse af VVM for strækningen Give-Hobro samt tværforbindingen mod Fyn/Sjælland syd for Vejle. Med supplerende anlæg af disse strækninger kan de samlede fordele, herunder aflastning af Vejlefjordbroen, høstes. Første etape af ny midtjysk motorvej fra Haderslev til Give koster 6,6-7,9 mia. kr. – afhængig af linjeføring - og den i samfundsøkonomisk henseende bedste linjeføring er i sig selv samfundsøkonomisk rentabel, dvs. uden videreførelse mod nord. Med en videreførelse til Hobro får 1. etape en samfundsøkonomisk forrentning på op til 4,5%.

Udvidelse af E45 Vejle-Skanderborg

Intern rente: 5-6 %
Investering: ca. 3 mia. kr.

E45 mellem Vejle og Skanderborg er allerede i dag præget af meget stor trafik og trængsel. Der blev i 2018 igangsat VVM undersøgelse for strækningen, og den forventes færdig i 2020. Det er vigtigt at strækningen mellem Vejle og Skanderborg indgår i den kommende investeringsplan. En udvidelse fra Vejle til Skanderborg vil koste omkring 3 mia. kr. og Vejdirektoratet/Transportministeriet har foreløbigt vurderet en sådan udvidelse til en samfundsøkonomisk forrentning på 5-6%.

Belastningsgraden i myldretiden i 2018 og 2030 uden udbygget motorvej



Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/e45-vejle-skanderborg>

Trafikken var i 2018 allerede moderat til stor i myldretiden. Ovenover illustreres det tydeligt, at hvis man ikke handler inden 2030, vil trafikken nå kritisk trængsel i myldretiden på hele strækningen.