

Midtjysk motorvejskorridor

– screening af linjeføringer

I kommissoriet for den strategiske analyse for udbygningsmulighederne i Østjylland er der – som et af de centrale projekter – peget på muligheden for at anlægge en ny nord-/sydgående motorvejskorridor. Der blev derfor i foråret 2010 igangsat en indledende screening af en mulig midtjysk motorvejskorridor med henblik på at identificere principielle linjeføringsmuligheder og på et overordnet niveau vurdere de enkelte linjeføringers potentiale. Resultatet heraf omfattede en screening af i alt 9 mulige linjeføringer, som er vurderet med henblik på belysning af opnåelige trafikale effekter, herunder aflastning af E45; og derudover den overordnede anlægsøkonomi, påvirkning af miljøet samt by- og erhvervsudviklingen.



Civilingeniør
Anne Gedved Christoffersen
NIRAS Transport & Jernbaner
ach@niras.dk

Baggrund

I aftalen om en grøn transportpolitik fra 2009 fastslås, at der gennemføres en strategisk analyse af den langsigtede indretning af vej- og banekapaciteten i Østjylland.

På foranledning af Transportministeriet udførte Niras i 2010 en indledende screening af mulighederne for anlæg af en midtjysk motorvejskorridor.

Hensigten med den indledende screening har været at identificere principielle linjeføringsmuligheder og vurdere de enkelte linjeføringers potentiale på et overordnet niveau. Der er med screeningen ikke taget stilling til, hvorvidt der skal etableres en eventuel ny midtjysk motorvejskorridor. Screeningen omfatter således en beskrivelse af linjeføringernes overordnede ide og skal sammen med øvrige delanalyser udgøre afsæt for det videre analysearbejde af de mest relevante linjeføringer.

Grundlaget for screeningen har været de nuværende statsveje samt motorveje, som er under udførelse eller er planlagt. De trafikale effekter er vurderet på grundlag af tilgængeligt datamateriale for statsvejene.

Overordnede udfordringer for E45

Trafikken på E45 er vokset støt gennem de seneste år. I perioden 1997-2007 er trafikken steget ca. 50% og udgjorde i 2007 i det

mest belastede snit mellem Vejle og Horsens ca. 64.000 køretøjer/døgn. På flere delstrækninger på E45 er der trafikbelastninger svarende til trafikbelastningen omkring Hovedstadsområdet.

En meget stor del af trafikken i den østjyske korridor er i dag pendlertrafik mellem de større østjyske byer. Også lastbiltrafikken står for en stor del af trafikvæksten i korridoren. Dette hænger bl.a. sammen med stigende transportbehov til og fra de store erhvervsområder i både det nordvestlige Jylland og Midtjylland. I dag kører godstrafikken til og fra regionerne ad de ”skrå” forbindelser med kobling til E45, hvor godstrafikken blandes med den øvrige motorvejstrafik. Dette medfører et stort pres på E45, særligt omkring Vejlefjord og i Trekantsområdet. Lastbiltrafikken på Vejlefjordbroen androg i 2007 ca. 14.000 køretøjer, svarende til godt 20% af trafikken over broen.

Linjeføringsalternativer

De ni linjeføringskorridorer er meget forskellige i deres natur. Nogle kan helt overordnet beskrives som variationer over en ”Hærvejsløsning” med et hovedforløb i forbindelse med hovedvej A13. Andre linjeføringskorridorer fokuserer i højere grad på trafikbetjening af landsdelscentret omkring Holstebro, Herning og Ikast. Endvidere er der linjeføringsforslag, som løser delproblematikker vedr. motorvejsbetjening af Jylland.

Overordnet kan de 9 linjeføringer opdeles i 4 kategorier:

1. Forløb gennem Midtjylland: fire alternative linjeføringer af en ”Hærvejsløsning” med god aflastning af E45. Løsningerne

har forskellige nordlige og sydlige tilslutninger til det eksisterende motorvejsnet samt varierende betjening af de midtjyske byer (linjeføringerne 1-4 på figur 1)

2. Forløb via Herning: tre alternative linjeføringer til varierende betjening af byerne i det midt- og vestjyske område. Disse linjeføringer har generelt en lavere aflastning af E45 (linjeføringerne 5-7 på figur 1)
3. Ringmotorvej i Trekantsområdet: ”lokal” motorringvej vest om Vejle til reduktion af flaskehalsproblemerne ved Vejlefjordbroen og Trekantsområdet (linjeføring 8 på figur 1)
4. Kobling mellem E20 og landegrænsen: linjeføring til forbedring af den trafikale betjening i Sydvestjylland (linjeføring 9 på figur 1).

Trafik

Fremtidens trafikbillede i Østjylland vil blive præget af en række beslutninger, som indgår i transportaftalerne af 2009. Dette gælder f.eks. etableringen af en Timemodel for banetrafikken, som skal bidrage til, at størstedelen af fremtidens trafikvækst skal ske i den kollektive trafik. Indførelse af grønne kørselsafgifter kan endvidere generelt bidrage til begrænset vækst i biltrafikken. Hertil kommer udbygning af en række konkrete vejstrækninger f.eks. E45 ved Vejle Fjord broen, udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej samt anlæg af ny vejforbindelse til Djursland syd for Randers. En kvalificeret vurdering af effekterne af disse beslutninger vil kunne foretages med Landstrafikmodellen, hvis første version forventes at foreligge i løbet af 2011.

Screeningen af linjeføringsalternativernes trafikale effekter er derfor foretaget med udgangspunkt i dagens trafikmængder og -mønstre.

Trafikken på en ny midtjysk motorvej forventes – afhængigt af linjeføringen – at kunne andrage op mod 20-25.000 køretøjer pr. døgn (ÅDT). Denne trafik udgøres dels af overflyttet trafik fra E45-korridoren, dels trafik, der overflyttes fra eksisterende vejstrækninger i tilknytning til den nye motorvejskorridor, f.eks. parallelle ruter og mindre lokale veje.

Afhængigt af den konkrete linjeføring af foreslåede linjeføring varierer aflastningen af E45 over korridoren. Det vurderes, at E45 – med udgangspunkt i dagens trafikmængder – vil kunne aflastes med op til 10-15.000 køretøjer pr. døgn, eller svarende til ca. 20% af dagens samlede trafik på over Vejle fjordbroen.

Som en del af det videre arbejde vil der være behov for at kvalificere vurderingen af det trafikale potentiale for en ny midtjysk motorvejskorridor. Dette gælder både i forhold til sammenhængen med trafikken i E45-korridoren, effekterne af udbygningen af den kollektive trafik, kørselsafgifter og den fremtidige udvikling i regionale og gennemkørende trafikstrømme i Østjylland. I den forbindelse kan også grundlaget for bus-trafikken indgå.

Anlægsøkonomi

Linjeføringsalternativerne har meget varierende længde og omfang af nyanlæg, hvilket medfører at de anlægsøkonomiske vurderinger ligeledes er af meget varierende omfang.

Anlægsomkostningerne er estimeret på grundlag af nøgletal fra Infrastrukturkommissionen.

”Hærvejsløsningen”, som omfatter 4 alternative linjeføringer, vurderes at have et investeringsbehov på 12-18 mia. kr., afhængigt af den løsning, der vælges. Tilsvarende vurderes de tre alternativer, som forløber via Herning, at have et investeringsbehov på 8-17 mia. kr. Endelig skønnes investeringsbehovet for Ringmotorvejen i Trekantsområdet at være 4-6 mia. kr., mens den sydvestjyske linjeføring vurderes at andrage 6-8 mia. kr.

By- og erhvervsudvikling

Der er fra de midt- og vestjyske kommuner udtrykt stort ønske om en ny midtjysk motorvej med henblik på at understøtte by- og erhvervsudviklingen i disse kommuner. En ny motorvej vil give kortere rejsetider mellem en række byområder i Øst-, Midt- og Vestjylland, som kan bidrage til at reducere transportomkostningerne for både pendlere og virksomhedsrelationer.

Den konkrete fordeling af rejsetidsgvinsterne afhænger selvsagt af de enkelte linjeføringer, og der vil i det videre arbejde blive foretaget en mere systematisk analyse af disse forhold.

Miljøpåvirkning

Det har været vanskeligt på det foreliggende grundlag at sammenligne de natur- og landskabsmæssige konsekvenser af de forskellige linjeføringer. De vil alle berøre værdifulde naturområder og landskaber. Generelt kan det dog siges, at hvor det er muligt at placere linjeføringen i tilknytning til eksisterende vejudlæg, vil påvirkningen opleves at være mindre end ved nye arealudlæg i det åbne land.

Alle linjeføringer, bortset fra linjeføring 5 (Holstebro - E20), krydser gennem Natura 2000 områder, og påvirkningen her kan blive større eller mindre afhængig af den endelige placering. Mulighederne for at tilpasse konkrete linjeføringer med henblik på at modvirke u hensigtsmæssige indvirkninger på naturen, vil skulle afdækkes nærmere, ligesom miljømæssige aspekter som CO₂-udledning, luftforurening og støj skal belyses.

Sammenhæng med andre infrastrukturovervejelser

Et midtjysk motorvejsforløb skal ses i sammenhæng med andre infrastrukturovervejelser til forbedring af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark. Infrastrukturkommissionen har skitseret tre muligheder for en ny forbindelse over Lillebælt:

- en fast forbindelse mellem Bogense og Juelsminde (med videre forbindelse til Horsens)

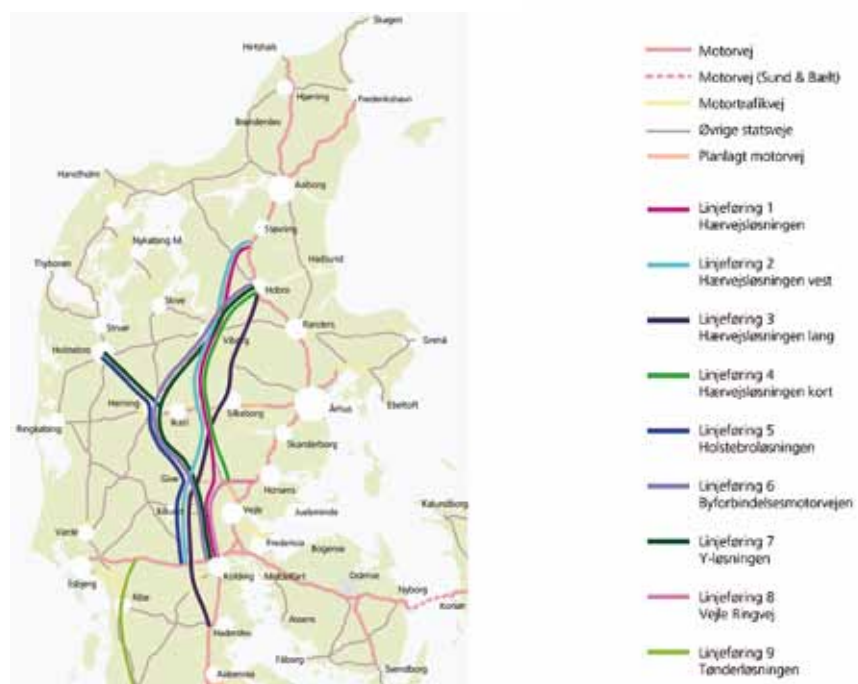
- en sydlig Lillebæltsforbindelse i linjen mellem Middelfart og Kolding
- en ny broforbindelse parallelt med eksisterende bro over Lillebælt.

En ny fast forbindelse mellem Bogense og Juelsminde og videre til Horsens vurderes at kunne kombineres med de fleste linjeføringer. Det vil dog i denne situation være naturligt, at det midtjyske motorvejsforløb slutter nord for Vejle. En sådan løsning vil således udgøre et alternativ til et forløb vest for Vejle, hvor der er en række større landskabelige interesser (Vejle Ådal).

Trafikalt vil denne løsning kunne afhjælpe kapacitetsproblemerne omkring motorvejsstrekanten og Vejle Fjord, da den overordnede øst-vestgående trafik i overvejende grad forventes at benytte denne nye nordlige Lillebæltsforbindelse, som vil medføre markant kortere rejselængde og deraf følgende rejsetidsreduktion.

En sydlig Lillebæltsforbindelse fra Middelfart til Kolding over Stenderuphalvøen vil ligeledes kunne kombineres med de fleste linjeføringer (ikke Linjeføring 3 og 4), der fortsætter nordpå. Denne løsning vurderes at kunne aflaste motorvejsstrekanten samt afhjælpe de nuværende kapacitetsproblemer omkring Lillebæltsbroen samt til en vis grad kapacitetsproblemerne på Vestfyn.

Endelig skal det bemærkes, at en forbedret motorvejsbetjening vil kunne forskyde balancen mellem vejtrafikken og jernbanen, og det vil derfor være naturligt, at overvejelserne om en midtjysk motorvej ses i sammenhæng med andre trafikinvesteringer. ■



Figur 1. Kort med mulige linjeføringsalternativer