



Transport- og Energiministeriet
Vejkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Skanderborg
Thomas Helstedes Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Tlf. 8993 2200
Fax 8652 2013
vd@vd.dk
Vejdirektoratet.dk

29. august 2006
Journalnr.
070-A0153-1
Sagsbehandler
Carsten Sandgaard
cac@vd.dk

Indstilling vedrørende anlæg af motorvej mellem Søften og Skejby

Vejdirektoratet har i henhold til aktstykke nr. 204 af 1. september 2005 gennemført en trafikale analyse for hovedlandeveisstrækningen Søften-Skejby.

Den trafikale analyse skal indgå som del af beslutningsgrundlaget for udbygning af motorvejtilslutningen ved E45 samt af Søftenvej og Randersvej ved Århus.

Den trafikale analyse er beskrevet i notatet "Djurslandmotorvejen, udbygningsstrategier for Søften-Skejby", april 2006.

I notatet er præsenteret forskellige tekniske løsningsmuligheder for afslutning af det amtslige motorvejsprojekt.

Det drejer sig om to forskellige forslag til ombygning af Søftenvej inklusiv tilslutningen til E45, benævnt A1 og A2, og to forskellige forslag til ombygning af IKEA-krydset, Randersvej/Søftenvej, benævnt B1 og B2.

I Forslag A1 og B1 følges principperne i amtets oprindelige projekt, som blev fastlagt overordnet med et regionplantillæg i år 2000, mens Forslag A2 og B2 er alternativer hertil udarbejdet af Vejdirektoratet baseret på opdaterede trafikale og planmæssige forudsætninger.

Vejdirektoratet har med opdaterede trafikale analyseret amtets oprindelige projekt med hensyn til fremkommelighed og sikkerhed, og på baggrund heraf identificeret behov for en række tilpasninger, såfremt anlægget skal kunne løse den forudsatte opgave. Alle forslag er således baseret på de opdaterede trafikale forventninger.

I notatet er beskrevet to forskellige strategier for udbygningen af strækningen mellem Søften og Skejby:

Alternativ 1) Trinvis udbygning af statsvejdelen

Den trafikale analyse viser, at åbningen af motorvejsstrækningen Skejby-Skødstrup kræver en udbygning af kapaciteten af tilslutningsanlægget ved E45 og de tilsluttende vejforbindelser til Århus, hvis trafiksammenbrud skal undgås.

Til gengæld kan man eventuelt vente nogle år med udbygning af Søftenvej til motorvej mellem Søften og Skejby med dertil hørende forbindelsesanlæg ved E45.

Idet det forudsættes, at der for amtsvejdelen af Djurslandmotorvejen etableres en trafiksikker midlertidig motorvejsafslutning ved overgangen til den 4-sporede Søftenvej ved Skejby, kunne en strategi for vejudbygningen omkring Djurslandmotorvejen derfor være, at man i første omgang

- 1) gennemfører ombygningen af IKEA-krydset Randersvej/Søftenvej, og
- 2) gennemfører diverse kapacitetsfremmende foranstaltninger i tilslutningsanlægget ved E45, så vidt muligt som en første etape af Forslag A1 eller A2.

Alternativ 2) Samlet udbygning af statsvejdelen

Alternativ 2 indebærer, at enten A1 eller A2 og B1 eller B2 gennemføres så hurtigt, som det teknisk er muligt, med forventet åbning i 2009.

Høring

Vejdirektoratet har i perioden 28. april til 1. juni 2006 gennemført en høring hos Århus Amt, Århus Kommune og Hinnerup Kommune på grundlag af notatet "Djurslandmotorvejen, udbygningsstrategier for Søften-Skejby". Resultatet af høringen fremgår af Vejdirektoratets notat: "Søften-Skejby. Redegørelse vedrørende høring af notat om udbygningsstrategier, juni 2006".

Der er modtaget høringssvar fra Århus Amt, Århus Kommune og Hinnerup Kommune, samt fra en borger, der har reflekteret på, at notatet i høringsperioden har været tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

I det følgende gives et resumé af de enkelte høringssvar.

Århus Amts hørings svar

Amtet konstaterer, at projektet er blevet dyrere, og at statens del først forventes færdig i 2009, mens amtsmotorvejen forventes åbnet i 2008.

Amtet finder en trinvis udbygning uacceptabel og ønsker, at hele projektet gennemføres sammenhængende og så hurtigt, det teknisk er muligt.

Århus Amt har noteret sig, at projektet mere direkte tilpasses den nu forventede byudvikling i den nordlige del af Århus, men forventer, at Vejdirektoratet og Århus Kommune endeligt aftaler denne løsning.

Amtet accepterer Vejdirektoratets begrundelser for at foreslå alternative udformninger, men præciserer, at Vejdirektoratet har været fuldt medvirkende til de udformninger og økonomiske beregninger, der har indgået i det af amtet udarbejdede forslag.

Amtet påpeger, at de af Vejdirektoratet foreslåede projekter indebærer nogle problemer, som der ønskes en nærmere redegørelse for.

I Forslag A2 får trafik fra Søften til Djursland en dårligere rute ind gennem Lisbjerg erhvervsområde, og Lisbjerg Erhvervsområde får ikke direkte adgang til motorvejsnettet. Dette bør forbedres. Herudover vil langsomtkørende trafik som traktorer og mobilkraner kunne blokere "Ny Søftenvej". Vejen bør derfor udformes, så dette ikke sker. Endvidere bør trafikforholdene for de bløde trafikanter på "Ny Søftenvej" være tilfredsstillende.

Det ændrede kryds ved Ilva/IKEA synes at indeholde ret små radier og vil give anledning til komplicerede flettemanøvrer.

Hinnerup Kommunes hørings svar

Hinnerup Kommune finder ikke Forslag A1 acceptabelt, da forslaget ikke tilgodeser de langsomtkørende trafikanter fra Søften til Århus. I brev af 25. marts 2002 gjorde kommunen Århus Amt og Vejdirektoratet opmærksom på denne problemstilling.

Derimod finder Hinnerup Kommune, at Forslag A2 sikrer, at langsomtkørende trafik fortsat har en direkte færdselsadgang fra Søften til Århus. Det er dog ikke acceptabelt, at der ikke er direkte adgang til Djurslandmotorvejen fra Søften. Ifølge Forslag A2 skal trafikanter fra Hinnerup/Søften til frakørslen ved Lisbjerg Park eller helt ind til IKEA-rundkørslen, eller via snørklede veje gennem et udlagt byvækstområde i Lisbjerg, før man kan køre på motorvejen.

En direkte tilkørsel til Djurslandmotorvejen fra Søftensiden vil også sikre en hurtig og sikker adgang for udrykningskøretøjer til håndtering af trafikuheld på denne strækning, hvilket det foreliggende forslag ikke umiddelbart gør.

Desuden er det uacceptabelt, at cykelstien, som dagligt bruges af mange pendlere mellem Hinnerup og Århus, i Forslag A2 er placeret mellem de 2 parallelle og stærkt trafikerede vejforløb. Det er Hinnerups Kommunes opfattelse, at den nye cykelsti skal placeres syd for den nye Søftenvej på hele strækningen ind til Århus.

Hinnerup Kommune afslutter sit høringssvar med at anmode om et møde med Vejdirektoratet, hvor kommunen kan uddybe sine begrundelser.

Et sådant møde blev afholdt. 29. juni 2006, som beskrevet nedenfor under Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene.

Århus Kommunes høringssvar

For forslagene A1 og A2 for ombygningen af Søftenvej og krydset med E45 ligger de væsentligste forskelle for Århus Kommune i adgangsforholdene til Lisbjerg Byudviklingsområde samt i, at der i Forslag A2 anlægges en parallel "Ny Søftenvej", der må forventes at blive en kommunal vej.

Med Vejdirektoratets bearbejdede projekt A1 er forudsat, at Lisbjerg Byudviklingsområde alene får forbindelse til/fra Århus via Randersvej. Direkte adgang til Lisbjerg Erhvervsområde via Søftenvej fra øst er ikke medtaget i projektet. Hermed vurderer Århus Kommune, at Forslag A1 giver uacceptable adgangsforhold til Lisbjerg Byudviklingsområde.

Forslag A2 indebærer til gengæld en mere entydig vejadgang fra "Ny Søftenvej" og via Lisbjerg Parkvej til byudviklingsområdet end oprindeligt forudsat. Byrådet anbefaler derfor Forslag A2, der samtidig i Vejdirektoratets oplæg indebærer færrest udgifter for Århus Kommune.

Af forslagene B1 og B2 peger Byrådet på B2, da det findes væsentligt, at der med udbygningen sikres en god kapacitet over en længere årrække.

Udbygningsstrategi

I relation til spørgsmålet om en samlet eller trinvis udbygning anføres, at fordelene ved en trinvis udbygning alene synes at være, at staten får mulighed for at strække udgifterne over en længere periode.

Byrådet anbefaler en samlet udbygning snarest muligt.

Økonomiske konsekvenser

Byrådet anfører, at Vejdirektoratet forudsætter visse kommunale udgifter i sammenhæng med anlæg af Søften-Skejby motorvejen.

Med valg af forslagene A2 og B2, vil der være tale om:

- Lisbjerg Parkvejs tilslutning til "Ny Søftenvej", i alt 15 mio. kr. (prisniveau juli 2005).

- Forlægning af Herredsvej nord og vest om Skejby. Projektet er medtaget i Kommunens Vejplan 2006 i årene 2006 - 2008. Afklaringen af projektet for vejforlægningen sker i sammenhæng med planerne for udvidelse af Skejby Sygehus. Det forventes at være en forudsætning herfor, at der sker en forlægning af Herredsvej mod vest fra krydset Herredsvej – Paludan Müllers Vej.

Vejdirektoratet forudsætter desuden, at Århus Kommune forestår udbygning af Skejby Nordlandsvej til 4 spor med 2-spolet rundkørsel ved Graham Bells Vej. Et projekt herfor må afklares nærmere med Vejdirektoratet. I sammenhæng hermed må det afklares, hvorvidt der er tale om en ombygning, der bør ske i sammenhæng med statsvejprojektet og finansieres af dette. Århus Kommune finder, at det bør være en del af statsvejprojektet at gennemføre udbygning af Skejby Nordlandsvej, for så vidt dette er nødvendigt for at sikre trafikafviklingen i det ombyggede kryds mellem Søftenvej - Randersvej.

Udgifter til tilslutningsanlæg (herunder forlægning mv. af Lisbjerg Parkvej) ved Lisbjerg Byudviklingsområde, som ikke afholdes af Vejdirektoratet, forudsættes afholdt som en del af byudviklingsomkostningerne.

I det omfang statsvejprojektet udløser behov for kommunale vejprojekter ud over ovennævnte projekt for Herredsvej, forudsættes disse medtaget i kommunens vejplan.

Byrådets indstilling

1) Byrådet anbefaler Vejdirektoratet at gennemføre en samlet udbygning af Søften-Skejby motorvejen med udgangspunkt i forslagene A2 og B2 indenfor den kortest mulige tidshorisont.

2) Vejdirektoratet anmodes om at inddrage Teknik og Miljø i den videre bearbejdning af projektet.

3) Byrådet anmoder Vejdirektoratet om at sikre de bedst mulige stiforbindelser på langs og på tværs af de overordnede veje. Vejdirektoratet anmodes derfor om at iværksætte en teknisk undersøgelse af krydsningsmulighederne særligt på tværs af Randersvej.

4) Byrådet indstiller, at en evt. udbygning af Skejby Nordlandsvej - for så vidt den nødvendiggøres af statsvejprojektet – også søges finansieret over dette.

5) Vejdirektoratet anmodes om at sikre, at statsvejprojektet tager højde for et nyt tracé for kollektiv trafik til Lisbjerg Byudviklingsområde.

6) Byrådet anbefaler, at Djurslandmotorvejens tilslutningsanlæg til Randersvej først åbnes når – som minimum - 1. etape af en trinvis udbygning af Søften – Skejby motorvejen er gennemført.

Thomas Hald

Steen Billes Gade 8, st. tv.

8200 Århus N

email: thomaswhald@hotmail.com

skriver følgende:

1) Forslag A1 foretrækkes, idet Forslag A2 hindrer benyttelse af Djurslandsmotorvejen for trafikanter, der kommer fra vest ad Søftenvej. Samtidig hindres trafik fra Lisbjerg Erhvervspark og de kommende nye byområder i Lisbjerg direkte vestvendt tilslutning til Djurslandsmotorvejen, men må i stedet for benytte en smal landevej for at få adgang til det omkringliggende motorvejssystem.

2) Med en hverdagsdøgntrafik på over 40.000 på Djurslandsmotorvejen ved E 45 og over 45.000 på selve E45 i 2008, bør der etableres motorvej på hele Søftenvej med det samme. En 1. etape af tilslutningsanlæg ved E45 har kun ledig kapacitet til 2012, så trafikken vil altså kun ”flyde” i 3 år efter vejens åbning. Derfor bør pengene findes, så trafikken om få år ikke bliver suget ud på det lokale vejnet, fordi der er kø i tilslutningsanlægget Århus N, som følge af at man kun vil bevilge midler til en 1. etape i tilslutningsanlægget Århus N.

3) Hvorledes vil Vejdirektoratet sikre, at den én-sporede frakørselsrampe ved tilslutningsanlæg Skødstrup i retning mod vest skal kunne klare trafikken i et år fra 2008-2009, når al trafikken mod Århus skal køre fra her, fordi tilslutningsanlægget ved Randersvej er lukket som følge af udbygningen af IKEA-rundkørslen? Rampen og vejbroen over Djurslandsmotorvejen ved Skødstrup bør udvides til 2 spor ind mod Århus, og et lyssignal bør erstatte rundkørslen, som rampen udmunder i, ellers opstår her total kaos, og Vejdirektoratet vil kun have opnået, at kaos flyttes fra IKEA-rundkørslen til tilslutningsanlægget ved Skødstrup.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene

Århus Amt

Århus Amt forventer, at Vejdirektoratet og Århus Kommune endeligt aftaler projektets tilpasning til den forventede byudvikling i området. Der er allerede igangsat drøftelser mellem kommunens teknikere og Vejdirektoratet.

I forbindelse med Vejdirektoratets medvirken i Århus Amts tidligere projektforslag kan det konstateres, at forudsætningerne for projektets udformning har ændret sig over tid, efterhånden som planerne for udbygning af Lisbjerg- og Skejby-området er blevet konkretiseret. De alternative udformninger i forhold til amtets forslag er gennemført på grundlag af ændrede forudsætninger for trafikmønstret og byudviklingen i Århus Nord. Derfor ændres projektets udformning, selvom Vejdirektoratet løbende har medvirket i projektet.

Århus Amt beder Vejdirektoratet belyse en række problemområder i de foreslåede projekter. Vejdirektoratet vil derfor foreslå, at der afholdes et møde med amtets teknikere i august 2006.

Århus Amt påpeger, at Forslag A2, i modsætning til Forslag A1, giver trafikken fra Søften til Djursland en omvejskørsel, idet denne trafik skal via IKEA-krydset eller Lisbjerg Erhvervsområde for at få adgang til Djursland-motorvejen.

Adgangen til Djursland fra Hinnerup/Søften-området vil imidlertid blive væsentligt forbedret med det nye vejsystem i forhold til i dag. Desuden er trafikken mellem Hinnerup/Søften og Djursland af relativt lille omfang. Endelig er der ved udformningen af IKEA-krydset skabt mulighed for at trafikken får et glidende forløb mellem Hinnerup/Søften og Djursland-motorvejen. Det er derfor Vejdirektoratets opfattelse, at Forslag A2 giver acceptabel vejforbindelse mellem Hinnerup/Søften og Djursland.

Århus Amt påpeger desuden, at trafikken fra Lisbjerg Erhvervsområde i Forslag A2 ikke får direkte adgang til motorvejsnettet, men skal køre ca. 1,5 km ad "Ny Søftenvej" for at få adgang til E45. Vejdirektoratet finder dog ikke, at dette er en væsentlig gene, og det er en trafiksikkerhedsmæssig fordel, at der ikke etableres tilslutningsanlæg på Djurslandsmotorvejen mellem E45 og Randersvej.

Århus Amt påpeger, at der bør tages forskellige hensyn ved udformningen af "Ny Søftenvej". Vejdirektoratet forventer ikke, at langsomtkørende trafik på "Ny Søftenvej" vil give problemer for trafikafviklingen, da der vil blive mulighed for overhaling på strækningen. Udformningen af "Ny Søftenvej" vil ske ud fra gældende retningslinier for tosporede veje.

Århus Amt påpeger slutteligt, at krydsopbygningen ved Ilva/IKEA synes at indeholde ret små radier og komplicerede flettemanøvrer. Vejdirektoratet har i udformningen af krydset ved Ilva/IKEA netop fundet en løsning, hvor gældende retningslinier omkring kurveforløb og flettestrækninger overholdes, samtidig med at krydsopbygningen kan afvikle den forventede trafikmængde. Behovet for lange flettestrækninger har medvirket til at kurveforløbet fra Randersvej-Søftenvej mod nord ad Randersvej bliver relativt skarpt. Derfor forventes indført en hastighedsgrænse på 50 km/t i kurverne.

Hinnerup Kommune

Vejdirektoratet har 29. juni 2006 afholdt et møde med Hinnerup Kommune, hvor Vejdirektoratet har gennemgået projektforslagene og forholdt sig til kommunens forslag. På mødet deltog for Hinnerup Kommune: Niels Berg, borgmester, Per Faurskov, formand for sammenlægningsudvalget, Favrskov Kommune, Jesper Kaas Schmidt, kommunaldirektør, Per Schøler, formand for teknisk udvalg, Poul Rasmussen, vejingeniør, Lars Elgaard, planlægger og Alex H. Ovesen, teknisk chef.

Vejdirektoratets bemærkninger omfatter både høringssvaret og bemærkninger fremsat på mødet 29. juni 2006:

Vedrørende Forslag A2 påpeger Hinnerup Kommune, at trafik fra Søften til Djursland får en dårligere adgang ind gennem Lisbjerg Erhvervsområde eller via det nye kryds ved IKEA. Hinnerup Kommune ønsker, at Vejdirektoratet udvider Forslag A2, ved at Søftenvej vest for E45 bliver sluttet direkte til Djurslandmotorvejen. Dermed kombineres Forslag A1 og A2 således, at der både er en tilslutning af "Ny Søftenvej" og en direkte tilslutning til Djurslandmotorvejen.

Vejdirektoratet peger på, at adgangen til Djursland fra Hinnerup/Søftenområdet vil blive væsentligt forbedret med Forslag A2 i forhold til i dag. Af Vejdirektoratets trafiktal fremgår desuden, at der er en relativt lille trafikmængde mellem Hinnerup/Søften og Djursland.

Ved udformningen af IKEA-krydset er der skabt mulighed for, at trafikken får et glidende forløb mellem Hinnerup/Søften og Djurslandmotorvejen. Det er derfor Vejdirektoratets opfattelse, at der med Forslag A2 er skabt acceptabel vejadgang for trafik mellem Hinnerup/Søften og Djursland.

Det vurderes, at en direkte tilslutning mellem Århusvej vest for E45 og Djurslandmotorvejen vil fordyre projektet med 40-50 mio. kr., idet de vestlige ramper skal forlænges, og den planlagte vestlige rundkørsel skal ændres til en fordelerring.

På mødet 29. juni 2006 foreslog Hinnerup Kommune, at Djurslandmotorvejens status ændres fra motorvej til landevej/motortrafikvej på den vestligste ½ km nærmest E45. Derved kan anlæggets omfang reduceres.

Vejdirektoratet ønsker med projektet at skabe et forbindelsesanlæg mellem 2 motorveje, hvor motorvejen ikke ophører. Et forbindelsesanlæg mellem to motorveje giver et væsentlig mere enkelt og sikkert vejsystem. Hvis lokalvejstrafikken fra Søften-Hinnerup skal indarbejdes i den overordnede trafikstrøm til og fra E45, uden at anlæggets flettestrækninger m.v. udvides, vil det skabe et trafikalt meget komplekst anlæg med større risiko for uheld.

Hinnerup Kommune påpeger, at en direkte tilslutning til Djurslandmotorvejen fra Søften vil sikre en hurtig og sikker adgang for udrykningskøretøjer i forbindelse med trafikuheld. Vejdirektoratet tilstræber med Forslag A2 at gøre trafiksystemet mere enkelt og sikkert ved at adskille motorvejstrafik og lokaltrafik og ved at reducere antallet af flettemanøvrer i forbindelsesanlægget mellem E45 og Djurslandmotorvejen. Derved må det forventes, at risikoen for trafikuheld reduceres. Ønsket om direkte adgang for redningskøretøjer kan muligvis imødekommes ved, at der evt. etableres en redningsvej mellem "Ny Søftenvej" og Djurslandmotorvejen. Vejdirektoratet vil arbejde videre med dette i detailprojekteringen.

Hinnerup Kommune anfører, at det ikke er acceptabelt, at cykelstien mellem Hinnerup og Århus i Forslag A2 er placeret mellem de 2 veje. Vejdirektoratet peger på, at stien ligger mest trafiksikkert på nordsiden af Ny Søftenvej, da den dermed undgår at krydse to rampetilslutninger mellem "Ny Søftenvej" og E45 og desuden kan få en direkte tilslutning til stien fra Høgemosevej. I forbindelse med projektets videre udvikling vil Vejdirektoratet bl.a. undersøge, om der kan opnås en skærmende effekt for eksempel med beplantning.

Kommunen ville på baggrund af mødet med Vejdirektoratet omkring adgangen for trafik mellem Søften/Hinnerup og Djursland, overveje at supplere sit høringssvar. Hinnerup Kommune vil på byrådsmøde 30. august 2006 behandle et eventuelt revideret høringssvar.

Århus Kommune

Århus Kommune vil gerne inddrages i den videre bearbejdning af projektet. Vejdirektoratet ser frem til et nærmere samarbejde.

Århus Kommune anmoder om, at der igangsættes en teknisk undersøgelse af krydsningsmulighederne for stiforbindelserne på tværs af Randersvej. Vejdirektoratet har igangsat en sådan, som forventes færdiggjort i august 2006.

Århus Kommune indstiller, at en evt., udbygning af Skejby Nordlandsvej, såfremt denne er betinget af statsvejprojektet, finansieres af staten.

Vejdirektoratet kan oplyse, at dette ikke er tilfældet, idet trafikken på den vestligste del af Skejby Nordlandsvej allerede i dag har nået kapacitetsgrænsen.

Thomas Hald
Steen Billes Gade 8 st. tv.
8200 Århus N

Thomas Hald gør opmærksom på, at tilslutningsanlægget ved Grenaavej skal ombygges således, at det kan håndtere trafikbelastningen i perioden frem til åbningen af tilslutningsanlægget ved Randersvej. Vejdirektoratet vil i løbet af efteråret 2006 søge en acceptabel midlertidig løsning.

Tidsplan

Projektet vil tidligst kunne gennemføres i perioden 2006-09, med besigtigelsesforretning i foråret 2007, ekspropriation i efteråret 2007 og anlægsstart i foråret 2008.

Med en trinvis udbygning vil en 1. etape kunne gennemføres efter samme tidsplan som ovenstående, med åbning i 2009. 2. etape vil kunne gennemføres med åbning i 2012.

Indstilling

Vejdirektoratet indstiller primært:

- At notatets Forslag A2 og B2 lægges til grund for anlæg af motorvej mellem Søften og Skejby
- At notatets forslag om gennemførelse i 2 etaper, med forventet åbning af 1. etape 1 i 2009 og forventet åbning af 2. etape i 2012, lægges til grund for den videre planlægning.
- At der etableres et tæt samarbejde mellem de berørte kommuner og Vejdirektoratet i det videre projektforsløb.

Vejdirektoratet indstiller subsidiært:

- At høringsnotatets Forslag A2 og B2 lægges til grund for anlæg af motorvej mellem Søften og Skejby.
- At høringsnotatets forslag om samlet udbygning med forventet åbning af hele strækningen i 2009 lægges til grund for den videre planlægning.
- At der etableres et tæt samarbejde mellem de berørte kommuner og Vejdirektoratet i det videre projektforsløb.

Bemærkninger til indstillingen:

Vejdirektoratets primære indstilling er begrundet i, at 1. etape tilnærmelsesvis kan gennemføres inden for det budget, der tidligere er udarbejdet for strækningen, og som fremgår af aktstykket. Desuden har Vejdirektoratet ikke fundet kapacitetsmæssige behov for, at tilslutningsanlægget ved E45 ændres til et forbindelsesanlæg før 2012.

Vejdirektoratets subsidiære indstilling vil imødekomme de lokale myndigheders ønske om en samlet udbygning hurtigst muligt. Denne løsning vil samlet set være ca. 22 mio. kr. billigere end en trinvis udbygning, men vil kræve en større bevilling på finansloven i 2009.

Anlægsudgifter

Økonomiske konsekvenser, Vejdirektoratets primære indstilling

1. etape af en trinvis udbygning forventes at kunne gennemføres for 199 mio. kr. (middelværdi, prisniveau juli 2006). Heraf vedrører 177 mio. kr. Forslag B2, mens 22 mio. kr. vedrører forbedring af tilslutningen ved E45.

Dette beløb svarer stort set til det i aktstykke nr. 204 anførte beløb på ca. 190 mio. kr. (193 mio. kr. i prisniveau juli 2006), som de samlede udgifter til statsvejdelen tidligere er anslået til.

På finanslov 2006 er foreløbigt afsat 168 mio. kr. til statsvejdelen.

For at gennemføre 1. etape, skal den foreløbige bevilling således øges med 31 mio. kr. Merudgiften på 31 mio. kr. skal afholdes i 2009.

Ombygningen af Søftenvej til motorvej og ombygning af tilslutningen til E45 til forbindelsesanlæg (2. etape) udskydes dermed til et senere tidspunkt.

2. etape af den trinvise udbygning vil være gennemførelse af Forslag A2 til anslået 151 mio. kr. Det vurderes, at de kapacitetsfremmende foranstaltninger ved E45, som indgår i 1. etape, vil kunne imødekomme den forventede trafikstigning frem til ca. 2012.

Den samlede udgift til statsvejdelen ved en etapevis gennemførelse vil således udgøre 350 mio. kr.

Selvom dele af 1. etape vil kunne indgå i Forslag A2, kan udgifterne til gennemførelse af 2. etape ikke forventes væsentligt reduceret. En trinvis udbygning vil således samlet set indebære en merudgift på ca. 22 mio. kr. i forhold til en samlet gennemførelse, jf. nedenfor.

Økonomiske konsekvenser, Vejdirektoratets subsidiære indstilling

En samlet udbygning af statsvejdelen (Forslag B2 og Forslag A2) forventes at kunne gennemføres for 328 mio. kr. En samlet udbygning vil derfor forudsætte, at den foreløbige bevilling på 168 mio. kr. på finanslov 2006 øges med 160 mio. kr. Merudgiften på 160 mio. kr. skal afholdes i 2009.

Statens udgifter til amtsvejdelen

Foruden udgifterne til statsvejdelen, jf. ovenfor, vil der, som anført i aktstykke 204, for staten være udgifter til færdiggørelse af amtsvejdelen af projektet (motorvej Skejby-Skødstrup), som amtet har påbegyndt, og som staten overtager 1. januar 2007.

Restudgiften til færdiggørelse af amtsvejdelen, som skal afholdes i 2007 og 2008, forventes at udgøre 205 mio. kr. (middelværdi, prisniveau juli 2006).

Med venlig hilsen

Michael Schrøder
Anlægschef