



MINISTEREN

Dato 26. januar 2007  
J. nr. 004-u18-000091

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 19. december 2006 stillet mig følgende spørgsmål 106 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 106:**

Ministeren bedes oplyse, hvad omkostningerne vil være ved følgende udbygninger af infrastrukturen i Danmark:

- Kapacitetsforbedring af jernbanestrækningen Vamdrup-Vojens i Sønderjylland, hvis kapacitet forventes fuldt udnyttet fra 2010/2012.
- Udbygning af vejforbindelsen fra motorvejen til Esbjerg havn til motorvej.
- Anlæg af Ring 5 om København (Tværvej) mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej samt kapacitets- og sikkerhedsforbedringer af strækningen Nymølle-Isterødvej.
- Forlængelse af Motorring 4 som motorvej fra Frederikssundsvej til Hille-rødmotorvejen.
- Anlæg af de af Københavertunnelgruppen foreslåede to tunneler: Københavertunnelen og Svanemølletunnelen.
- Udbygning af jernbaneforbindelsen Herning – Vejle til dobbeltspor beregnet til tog med en hastighed på ikke under 120 km. i timen.
- Opgradering af Grenåbanen til et niveau, så den kan befærdes med tog med en hastighed på ikke under 120 km. i timen.
- Udvidelse af Vejle Fjord broen og udbygning af motorvejen Vejle-Horsens til 6 spor.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Klaus Hækkerup (S)

**Svar:**

Idet jeg vil omtale de forskellige udbygninger af infrastrukturen i den rækkefølge, som de er oplyst i spørgsmålet, kan jeg om de enkelte emner oplyse følgende:

*Vamdrup – Vojens*

En udbygning af strækningen Vamdrup – Vojens har været undersøgt i forbindelse med anlægsloven for dobbeltspor mellem Vamdrup og Padborg i 1993, og der er dermed udarbejdet et egentligt overslag for en sådan investering.



På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen at en udbygning af strækningen Vamdrup – Vojens til dobbeltspor vil kræve investeringer i størrelsesordenen af 530 til 600 mio. kr. (2005 niveau).

#### *Vejforbindelse til Esbjerg havn*

En udbygning af vejforbindelsen fra afslutningen af motorvejen Kolding - Esbjerg til Esbjerg havn til motorvej og omkostningerne ved et sådant vejanlæg er ikke undersøgt.

Esbjerg Kommune og Esbjerg Havn har i starten af 2006, med bistand fra rådgivningsfirmaet COWI, gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at forbedre vej- og baneforbindelser frem til Esbjerg havn og midtby. Dette arbejde resulterede i et forslag om at etablere en ny forbindelsesvej mellem havnen og motorvejen syd for den nuværende vej. Forslagene på vejområdet er i kommunen og havnens forundersøgelse foreløbigt anslået til at koste 65 mio. kr.

#### *Ring 5 vest for København*

Anlæg af Ring 5 vest om København (Tværvej) mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej er undersøgt i Vejdirektoratets rapport "Tværvej" fra 1993. Kapacitets- og sikkerhedsforbedringer af strækningen Nymølle – Isterødvej er ikke undersøgt i den anledning. Afhængigt af valg af projekt er strækningen mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej i ovennævnte rapport anslået til ca. 120 mio.kr. i 1991-priser. Der foreligger ikke sammenlignelige nye anslagsoverslag. Anlægsoverslag udarbejdes i givet fald i forbindelse med en VVM-undersøgelse.

#### *Forlængelse af motorring 4*

En forlængelse af Motorring 4 som motorvej fra Frederikssundsvej til Hillerød motorvejen og omkostningerne ved et sådant vejanlæg er ikke undersøgt.

#### *Anlæg af to tunneler i København*

Det er lavet en række indledende undersøgelser, der viser at en havnetunnel i København kan løse nogle trafikproblemer nogle steder, men også skabe problemer andre steder. Undersøgelserne viser også, at langt den overvejende del af den trafik, der forventes i tunnelen, vil være af lokal karakter. Jeg mener derfor som udgangspunkt, at etablering af en havnetunnel er et lokalt anliggende og har ingen ide om hvad omkostningerne i givet fald vil være.

Med hensyn til udvikling af Nordhavnen har regeringen i forbindelse med aftalen om Cityringen indgået en særskilt aftale med Københavns Kommune om, at kommunen etablerer en ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen.

#### *Udbygning af banen Herning – Vejle til dobbeltspor og mindst 120 km i timen*

Der findes ikke projekter eller undersøgelser af en udbygning af banen mellem Herning og Vejle.

Jeg vil nødig afgive et blot løseligt bud på omkostningerne for et dobbeltspor hele vejen mellem Vejle og Herning med en højere hastighed end den nuvæ-



rende. De landskabelige hensyn ved at gennemføre større anlægsarbejder i Grejsdalen til dobbeltspor og en hastighed på mindst 120 km i timen er vist ret åbenbare, og en konsekvent gennemførelse måtte derfor formentlig forudsætte en ny linieføring med mere eller mindre tunnelering, hvilket gør en sådan satsning urealistisk.

Men man kan ikke afvise, at der er basis for at forbedre baneforbindelsen til og fra Midtjylland, og det kan derfor være interessant at overveje hvordan man kan tilvejebringe dette på en mere overkommelig måde end det i spørgsmålet forudsatte. Det kan f. eks. være ved at anlægge et tilstrækkeligt omfang af dobbeltspor på udvalgte delstrækninger, som passer med nye køreplaner - og ved at hæve hastigheden væsentlig ud over 120 km i timen på de dele af banen, hvor det under hensyn til linieføringen og landskabet lettere lader sig realisere. I øjeblikket er der dog ikke ressourcer til at igangsætte en undersøgelse af et sådant projekt.

#### *Opgradering af Grenåbanen til mindst 120 km i timen:*

Banen er for nylig blevet opgraderet til 100 km/t på størstedelen af strækningen mellem Østbanetorvet i Århus og Ryomgård.

En opgradering til 100 km/t mellem Ryomgård og Grenaa er i 2003 blevet vurderet til at kræve en investering på mellem 23 og 40 mio. kr. (2003 niveau), under forudsætning af anvendelse af Vejdirektoratets regelsæt ved ændringer af overkørsler. Vejdirektoratet har imidlertid for den inderste del af Grenaa-banen stillet særlige krav om at alle overkørsler ved 100 km/t udstyres med bomanlæg. Der er ca. 58 sikrede og ikke sikrede private overkørsler mellem Ryomgård og Grenaa.

Evt. fremrykning af Banedanmarks sporfornyelse på strækningen er ikke medregnet.

En yderligere opgradering af Århus-Grenå til 120 km/t vil udover visse kurveudretninger kræve hhv. forskellige typer af opgradering af sikringen af og nedlæggelse af en lang række overkørsler. Typen af opgradering og omfang af nedlæggelse er ikke undersøgt i dag.

Hertil kan komme behov for etablering af andre anlæg, fx ekstra krydsningsstationer, for reelt at kunne udnytte hastighedsforøgelsen samt en mulig fremrykning af Banedanmarks sporfornyelse på strækningen.

#### *Udvidelse af Vejlefyordbroen*

I forbindelse med den igangværende VVM-undersøgelse for udbygning af motorvejsstrækningen Skærup – Vejle Nord (E45) indgår en udvidelse af antallet af kørespor på Vejlefyordbroen fra de nuværende 4 spor til 6 spor. Forøgelsen af antallet af kørespor på selve broen er forudsat udført som en ændret afstribning af kørebanen på den eksisterende bro. Anlægsudgifterne til udbygning af



den nævnte strækning, inkl. den ændrede afstribning af kørebanen på broen, vil blive vurderet i forbindelse med VVM-undersøgelsen, der forventes afsluttet i efteråret 2007.

Side 4/4

Det er ikke undersøgt hvad omkostningerne vil være ved at udvide Vejlefjordbroen i øvrigt.

En udbygning af motorvej E45 fra 4 spor til 6 spor på strækningen Vejle Nord – Hornstrup indgår i den i maj 2006 vedtagne anlægslov for motorvej Riis-Ølholm-Vejle (rute 18), som en integreret del af dette projekt.

En udbygning af motorvej E45 videre mod nord på strækningen Hornstrup – Horsens og omkostningerne ved et sådant vejanlæg er ikke undersøgt.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen