

Midt Vest

LANDSDELSCENTER

Herning * Ikast-Brande * Struer * Holstebro

Oktober 2007

Kære Trafikudvalg

Der er mange argumenter for en færdiggørelse af motorvejen langs rute 18 fra Herning og til Holstebro Nord.

I denne mappe har vi samlet de væsentligste argumenter og de seneste rapporter og oplæg. I forbindelse med vores foretræde for jer den 4. oktober 2007 kl. 10.30 2007 præsenterer vi nogle af disse argumenter.

Med de seneste rapporter og oplæg har vi frembragt seneste nye data og underbygget det dokumenterede behov, der er for motorvejen til Holstebro Nord.

Seneste nyt kan altid findes på www.rute18.dk

Vi står naturligvis til rådighed hvis I har spørgsmål og ønsker yderligere oplysninger.

På vegne af Landsdelscenter Midt-Vest

Arne Lægaard
Borgmester, Formand Landsdelscenter Midt-Vest
Holstebro Kommune

Lone Færch
Formand for infrastrukturgruppen, Landsdelscenter
Direktør Færch Holding

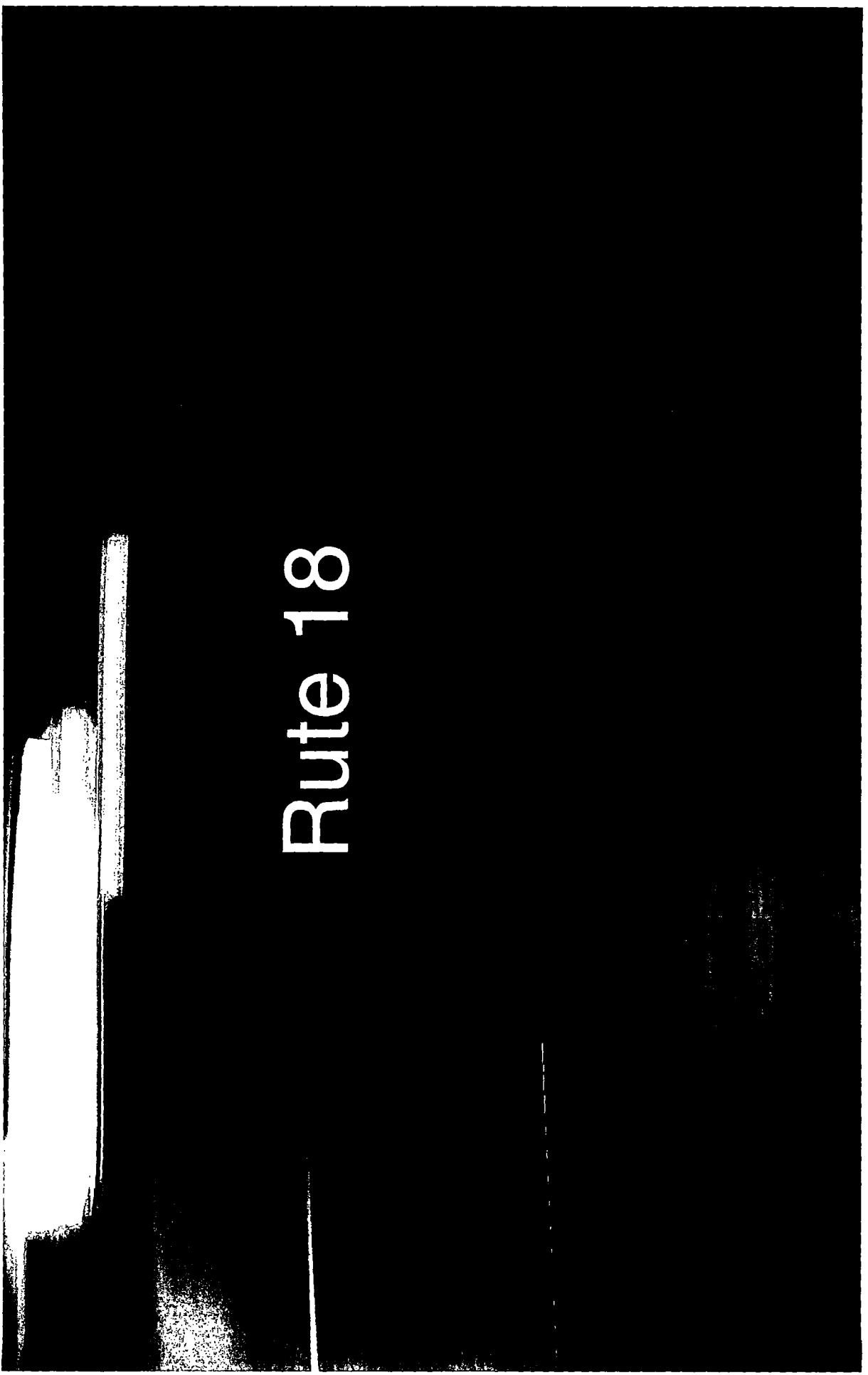
Og

John Thorsø
Formand for Nordvestjysk Erhvervsråd
Direktør Jysk Kemi



Motorvej 18

Rute 18



Motorvej 18



Et Danmark i balance - lige muligheder for Midt- og Vestjylland

Viborg og Holstebro er de eneste byer over 30.000 indbyggere uden adgang til motorvejsnettet.

Det er i dag den eneste landsdel, der ikke er fuldt med på motorvejsnettet.

Motorvej 18



ERHVERVSUDVIKLING...

Erhvervsudvikling sker langs motorvejen
– derfor skal Midt- Vestjylland også med
på motorvejsnettet.

Samme mønster kan dokumenteres vedrørende
beskæftigelse, øget mobilitet og byudvikling
– den sker langs motorvejen.

Motorvej 18

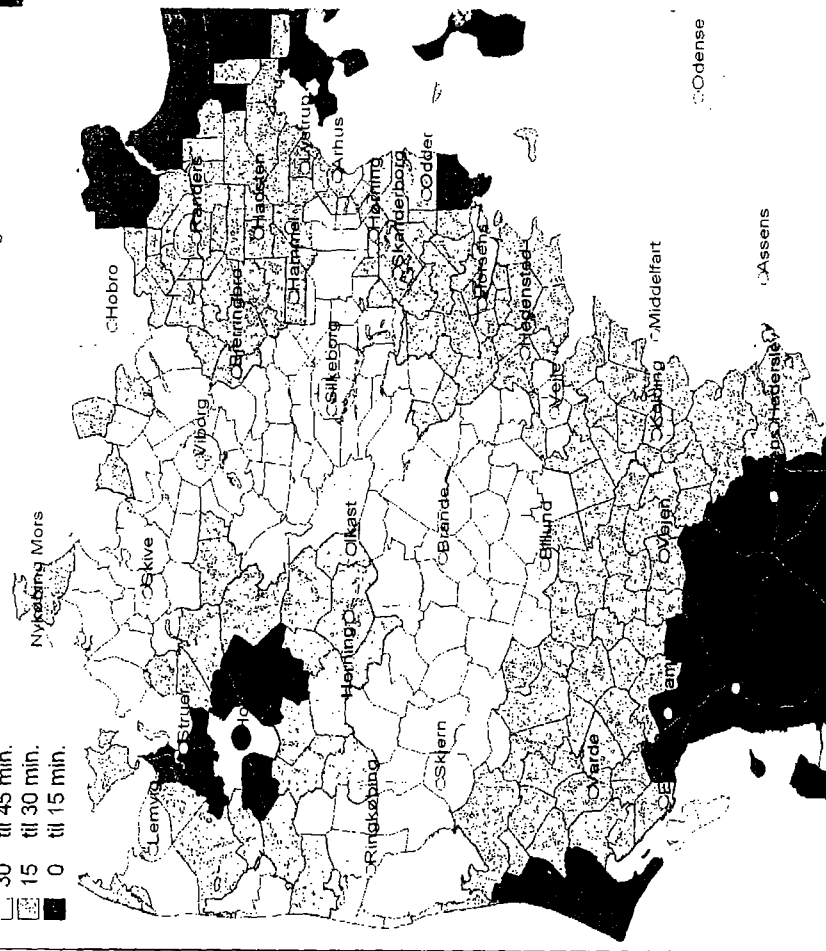
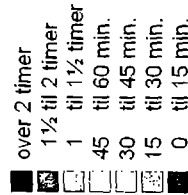


TILGÆNGELIGHED

Fremtidens erhvervsudvikling kræver let og fleksibel tilgængelighed for varer og personer for at kunne klare sig i konkurrencen nationalt og globalt – uanset branche.

Varer og viden skal leveres med større hastighed og "just-in-time".

Motorvej 18



**udbygget til Vejle
og Århus vil det
være muligt at
nå Århus på 65 min
og Vejle på under
en time fra Holstebro
Det giver et nyt stort
arbejdskraftopland.**

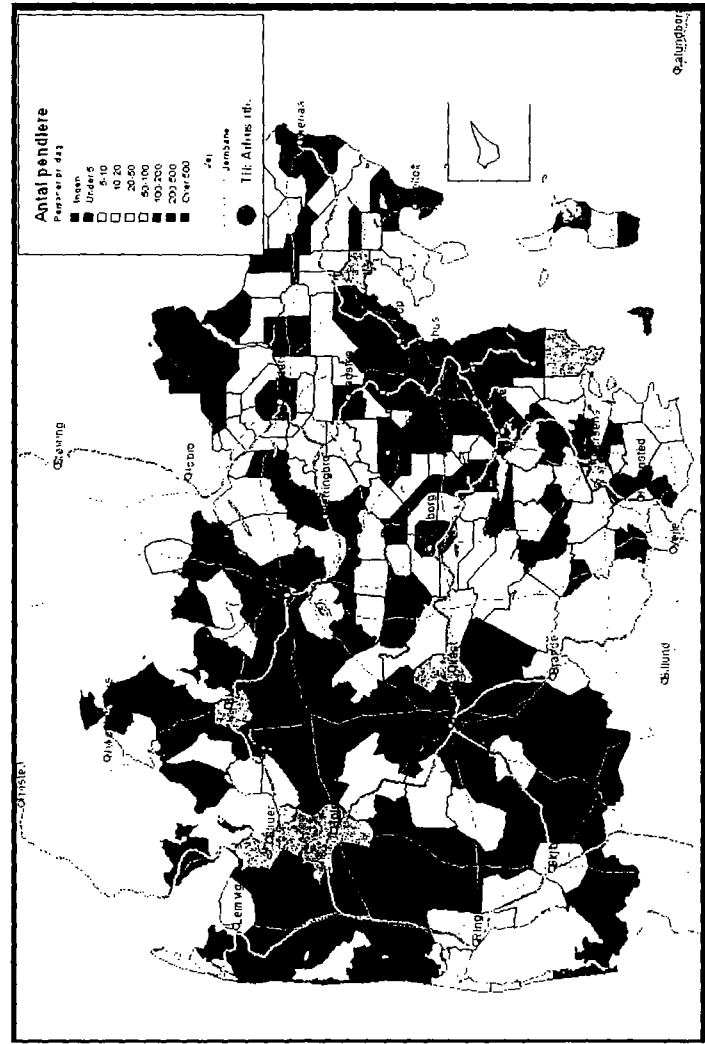
Kilde: Cowi, Status og udviklingsmuligheder for rute 18, 2007

Motorvej 18



med 4 1/2 % årligt (kilde Cowi 2007)

Omkring 250 pendler fra
det midt- og vestjyske
område til Århus hver dag
- med fuld motorvejs-
strækning vil det skabe
et nyt sammenhængende
arbejdskraftopland
i hele regionen



Motorvej 18



Vi skal kunne opretholde et ansvarligt serviceniveau til borgere og virksomheder

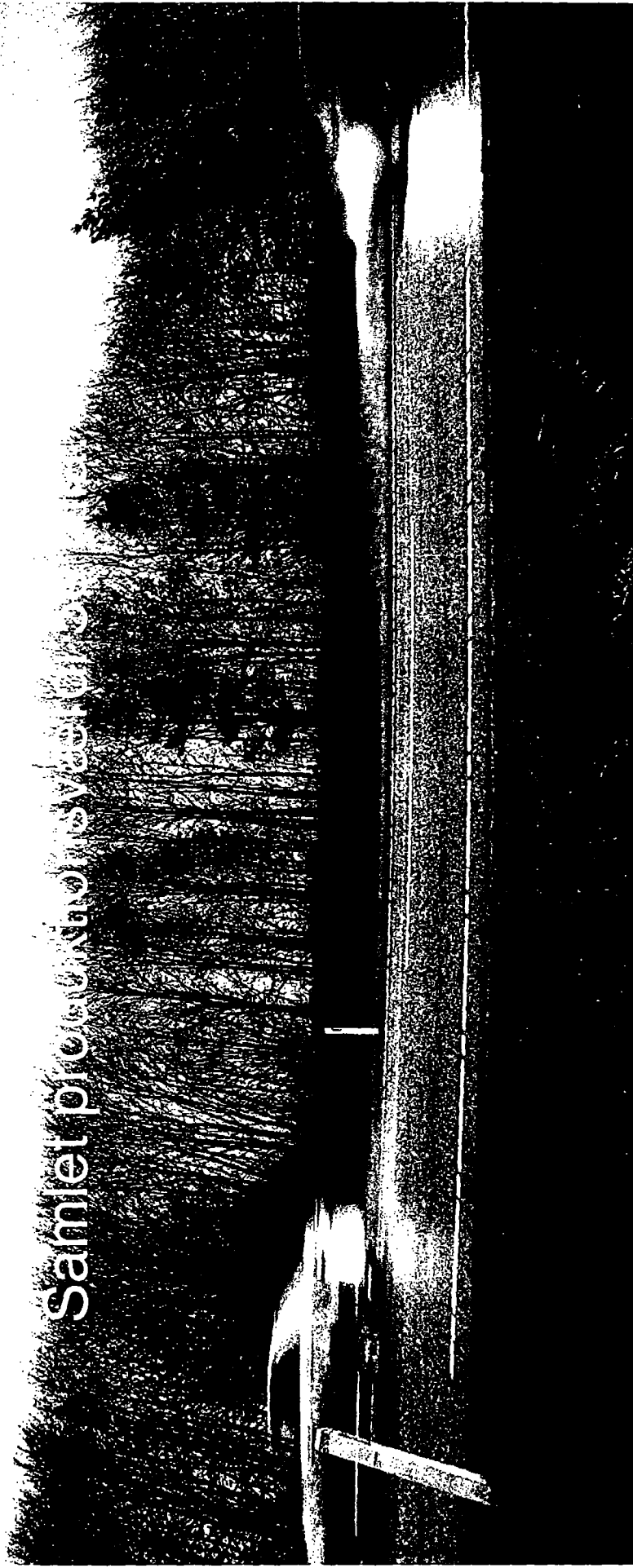
For at kunne tiltrække bl.a. akademikere, læger, forskere til området, skal der være let og hurtig adgang – nationalt og globalt!

Motorvej 18



14% af Danmarks industriproduktion
sker i Midt- og Vestjylland* – et område
med ca. 8% af befolkningen.

Samlet produktionsværdi 1990



Motorvej 18

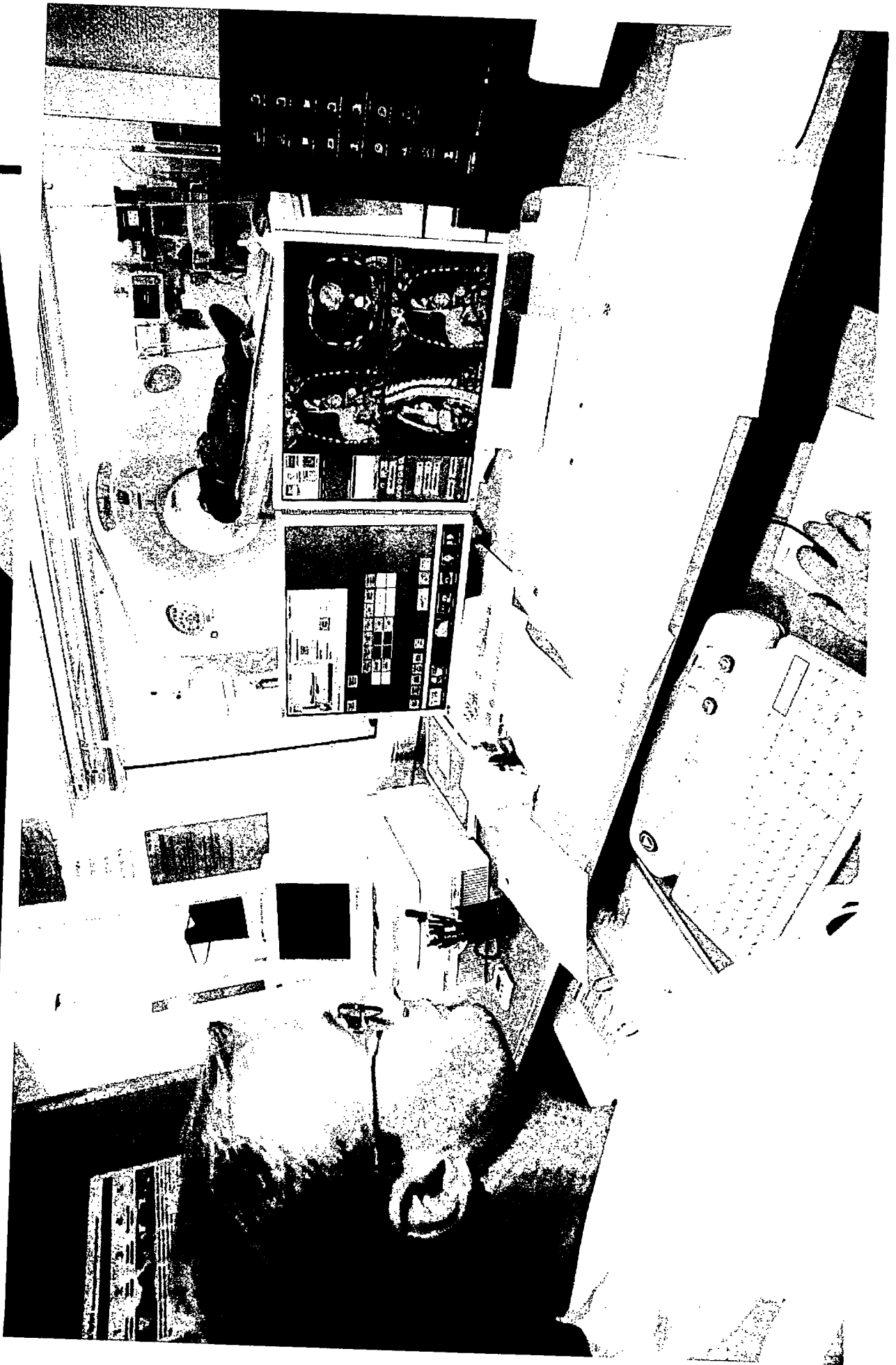


Et område i vækst – fødevarer i centrum

næsten der udbesøgt af landbrug

Fødevarerindustriens produktionsværdi i det gamle Ringkjøbing Amt er vokset med knap 8 % mod 0,5 % på landsplan.

© Wi 2007



Motorvej 18



Motorvej 18



1991

Vejstandarden på rute 18 er flere steder af
Vejdirektoratet blevet karakteriseret som
”langsom kørsel med standsninger og næsten
ingen muligheder for overhaling, idet trafikmængden
nærmer sig vejens kapacitet”.

Motorvej 18



1996

Projekteringslov for motorvej
til Holstebro vedtages

Motorvej 18



Trafikken vokser voldsomt

**Trafikken mellem Aulum og Holstebro
er steget med 41 % mellem 1995 og 2005
Væksten i trafikken mellem Herning
og Holstebro har været 4½ % årlig
– mod 1,7% på landsplan**

Motorvej 18



2000

2005 = 10600

2030 = 24000

(Jvf. Vejdirektoratet)

eri er ikke medregnet ek
x motorvejen ved Hern



700.000

700.000 årlige lastvognstransporter på Ringvejen i
Holstebro. (Vejdirektoratet 2005)

- Det er 15% af trafikken (kilde: Cowi 2007)
- Det er ca. 2000 lastvognstransporter
hver dag året rundt! (kilde: Vejdirektoratet)

Motorvej 18



TRAFIKSIKKERHED

Ringvejen ved Holstebro er væsentlig mere uheldsbelastet end gennemsnittet – der sker årligt skade for 30 mio. kr.

Der sker yderligere 31 personskader hvert år på rute 18 mellem Herning og Holstebro

(kilde Cowi 2007)

Motorvej 18



Motorvejsaktører

- Infrastrukturkommissionen
- Motorvejsarbejdsgruppen
- Landsdelscenter Midt-Vest Infrastrukturgruppen

Motorvej 18



Infrastrukturkommissionen

Birgit Aagaard-Svendsen - Formand / Direktør Infrastrukturkommissionen / J. Lauritzen
Claus Vastrup - Professor - School of Economics and Management, Århus Universitet
Bjørn Andersen - Professor - NTNU
Birgitte Sloth - Professor - Syddansk Universitet
Bent Flyvbjerg - Professor - Aalborg Universitet
Ole B. Madsen - Professor - DTU
Christian Wichmann Matthiessen - Professor, Københavns Universitet
Ole Krog - Adm. Direktør - HTS-A
Erik Østergaard - Dansk Transport og Logistik
Per Henriksen - Adm. Direktør Dansk Kollektiv Transport
Orla Petersen - Gruppemand, 3F (Transport)
Hans Berthelsen - Direktør, Danske Havne
Gunver Bennekou - Direktør, Danmarks Naturfredningsforening
Birgit Nørgaard - Adm. Direktør, Carl Bro Gruppen
Jørgen Lindegaard - Adm. Direktør, ISS
Søren Eriksen - Konst. Adm. Direktør, DSB
Jane Wickmann - Direktør - Teknologisk Institut
Ole Steen Andersen - Koncerndirektør, Danfoss A/S
Jens Erik Christensen - Best. Fmd., SPEAS

Motorvej 18



Motorvejsarbejdsgruppen

John Bennett-Therkildsen - B&O A/S

Bjarne From - Cheminova A/S

Ivan O. Bak - Vald. Birn A/S

Erik Møller - De Bergske Blade

Bent Tilsted - Tilsted Com

Hartmann Jensen - Holstebro Industri- og Håndværkerforening

Lars Møller - Holstebro kommune

John Thorsø - Nordvestjysk Erhvervsråd

Motorvej 18



Landsdelcenter Midt-Vest infrastrukturgruppen

Kim Slot – B&O A/S

Torben Henriksen – Erhversrådet Ikast-Brande og Herning

Søren Gais Kjeldsen – Holstebro Kommune

Jørgen Marstrand – Herning Kommune

Hans J. Laursen, Ikast-Brande Kommune

Jørgen Jensen – Struer Kommune

Knud B. Troelsen – 3. Boel A/S

Bolette van Ingen Bro – Nordvestjysk Erhvervsråd

John Thorsø – Jysk Kemiservice A/S

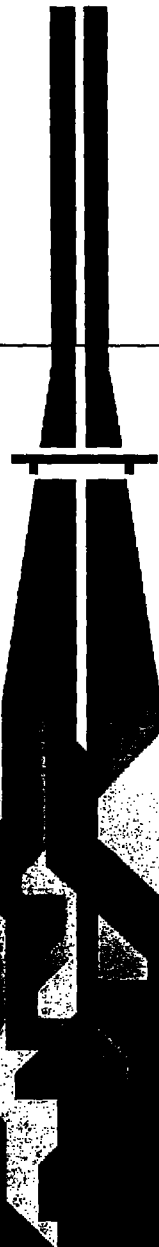
Ivan Bak – Vald. Birn A/S

Niels Lauritz Thygesen – Thygesen Textile Group Aps

Lone Færch – Færch Holding A/S

MOTORVEJ 18

MELLEM HOLSTEBRO OG HERNING



Tilsted Com

Søg



Motorvejen mellem Holstebro og Herning vil kunne lette adgangen for både varer og arbejdskraft - ikke bare for Holstebro- området, men Herning vil også kunne profitere af den øgede mobilitet.

"Infrastruktur er det absolut vigtigste, når en virksomhed skal vælge, hvor den vil etablere sig".



NYHEDER

Mandag d. 20. November 2006
Power Point til alle Interesserede

Torsdag d. 19. Oktober 2006
Motorvej til Holstebro Nord - er på vej

Mandag d. 16. Oktober 2006
Fuld tilslutning fra områdets erhversliv

Lørdag d. 14. Oktober 2006
Hjemmesiden skal formidle viden om initiativet



www.rute18.dk



Infrastrukturgruppen Landsdelscenter Midt-Vest
og Nordvestjysk Erhvervsråd

Status og udviklingsmuligheder for Rute 18 Holstebro-Herning (Vejle)



I 1996 blev der vedtaget en projekteringslov for udbygning af Rute 18 mellem Holstebro og Vejle til motorvej eller motortrafikvej. Vejdirektoratet er godt i gang med at realisere motorvejsforbindelsen mellem Herning og Vejle. Den sidste delstrækning mellem Herning og Holstebro er endnu ikke på plads, og lokalt er der et stærkt ønske om at bringe realiseringen af en langsigtet løsning for denne delstrækning nærmere.

Infrastrukturgruppen under Landsdelscenter Midt-Vest, som er sammensat af erhvervsfolk og lokale myndigheder, har har i samarbejde med Nordvestjysk Erhvervsråd bedt COWI udarbejde en statusredegørelse for vejstrækningen.

Redegørelsen skal med Rute 18, Holstebro-Herning, som udgangspunkt give et overblik over udfordringer og muligheder.

Sideløbende med nærværende undersøgelse er der igangsat en analyse af etableringen af et transportknudepunkt i HI Park ved Herning. Et sådant transportknudepunkt vil naturligvis også få indflydelse på Rute 18, og de interviews med virksomhederne, som gennemføres i denne undersøgelse, vil bidrage med yderligere viden om betydningen af vejen og dens nuværende standard. Resultaterne heraf foreligger i august, og vil blive afrapporteret i et særskilt notat.

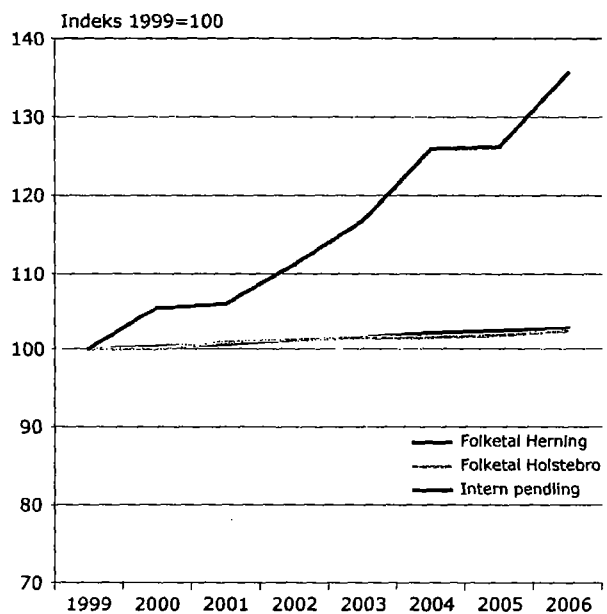
Befolkning og erhverv

Med udgangspunkt i data fra Danmarks Statistik er der i det følgende søgt tegnet et billede af udviklingen i Herning-Holstebro området.

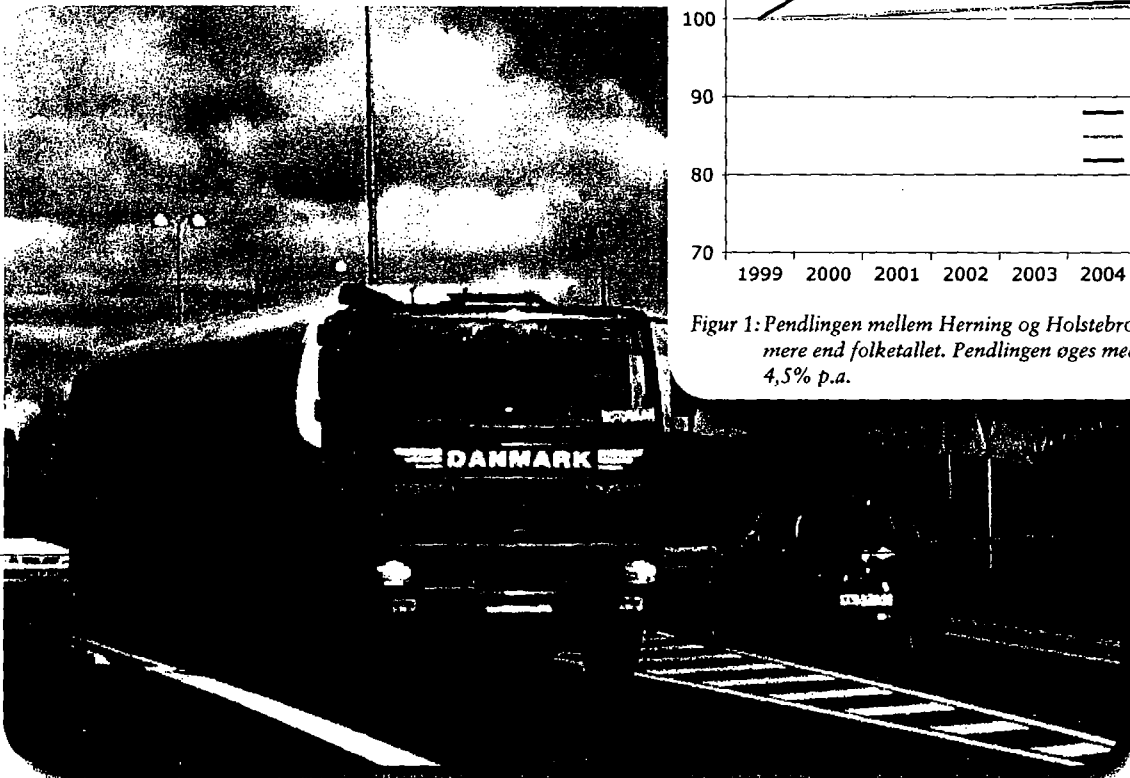
Såvel Holstebro som Herning Kommune er bosætningskommuner, hvor der i en årrække er sket en løbende tilvækst i befolkningstallet. Ser man på de to "gamle" kommuner fra før kommunalreformen har tilvæksten være hhv. 0,37% p.a. og 0,40% p.a. i perioden 1999-2006. I samme periode var befolkningstilvæksten på landsplan 0,30% p.a.

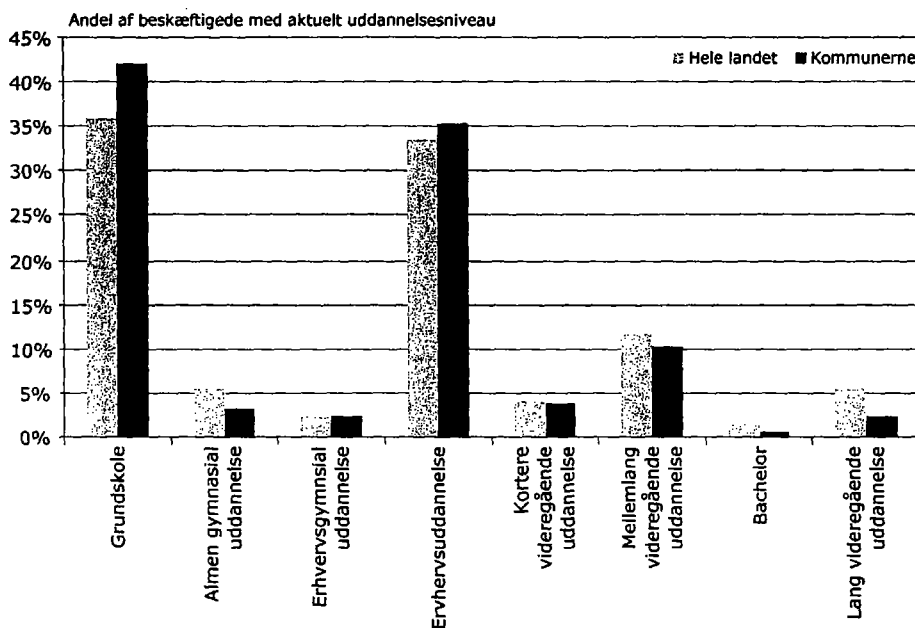
Sideløbende med befolkningsudviklingen er der sket en voldsom vækst i pendlingen mellem de to kommuner. Således er den daglige pendling vokset med næsten 4,5% p.a. i denne periode. I 2006 pendlede knap 1.500 personer dagligt mellem Holstebro og Herning Kommune.

Ovennævnte udviklingstendenser er illustreret i figur 1.

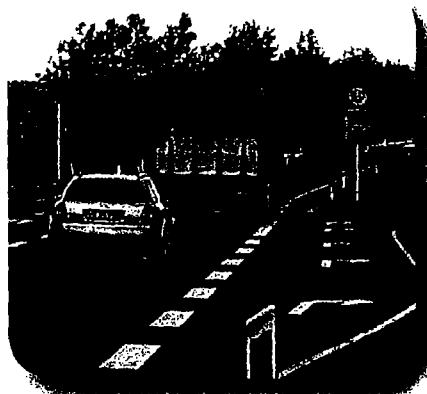


Figur 1: Pendlingen mellem Herning og Holstebro stiger endnu mere end folketallet. Pendlingen øges med omkring 4,5% p.a.





Figur 2: Uddannelsesniveautet blandt beskæftigede i området fra Ikast-Brande til Lemvig er lavere end gennemsnittet på landsplan. Derfor skal der tiltrækkes højtuddannet arbejdskraft udefra.



En af de udfordringer, som kommunerne i området står overfor er arbejdsstyrkens uddannelsesniveau. En fortsat erhvervsmæssig udvikling og tiltrækning af vidensvirksomheder forudsætter tilgang til en højt kvalificeret og højtuddannet arbejdsstyrke.

Ser man på kommunerne i et bånd fra Ikast-Brande i syd til Lemvig i nord så er uddannelsesniveautet lavere end på landsplan. Dette er illustreret i figur 2. Det betyder, at kommunerne i højere grad må bero på at kunne tiltrække arbejdskraft til vi-

densvirksomhederne udefra, hvilket stiller krav til infrastrukturen.

Det er vigtigt for området, at hænge på Århus – den dominerede uddannelsesby i Region Midtjylland – og at man i kraft af attraktive jobs og en infrastruktur, som tilbyder acceptable rejsetider, formår at tiltrække arbejdskraft herfra.

Erfaringer viser, at bolig-arbejdsstedsrejsende er villige til at bruge op til en time hver vej, når de pendler. Derfor er det et mål at kunne nå Århusområdet indefor en time.

Foto: Mikkel Holmstrøm - Digt og C

Infrastrukturen skal understøttes af andre tiltag for at tiltrække arbejdskraft og arbejdspladser. Tilstedeværelsen af markante internationalt profilerede virksomheder som Messecenter Herning, B&O i Struer mv har bidraget til at placere området på landkortet.

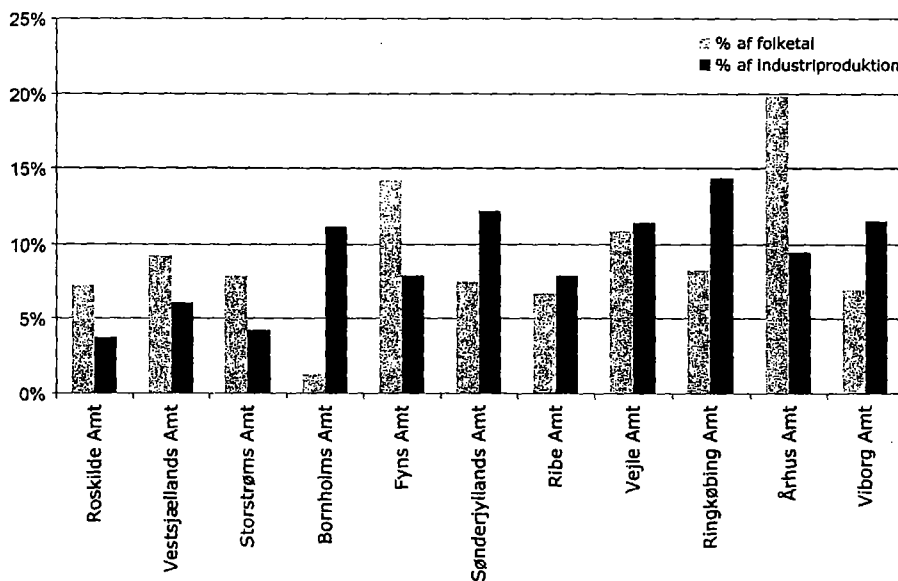
Desuden er der i området gennem en årrække blevet satset på at skabe et varieret tilbud af kultur og fritidsfaciliteter, som også kan bidrage hertil.

Schaufuss balletten, udbygningen af Musikteatret i Holstebro, planer for etablering af arenaer og en DGI by i Herning er eksempler herpå.

Disse aktiviteter bidrager yderligere til at forstærke det samspil mellem byerne, som afspejler sig i pendlingen. Der er således ikke alene tale om flere bolig-arbejdsstedsrejser mellem byerne i området, men en generel forøgelse af de "mellembys relationer".

I forhold til den nuværende erhvervsstruktur i området, så spiller industrien en vigtig rolle. Det fremgår, når man sammenligner nøgletal for industriproduktionen med folketallet.

Lokaliseringen af industriproduktion i området udgør i sig selv en transportmæssig udfordring som følge af den belastning, den tunge trafik medfører.



Figur 3: Målt pr. indbygger er industriproduktionen i Ringkøbing Amt den næsthøjeste i landet.

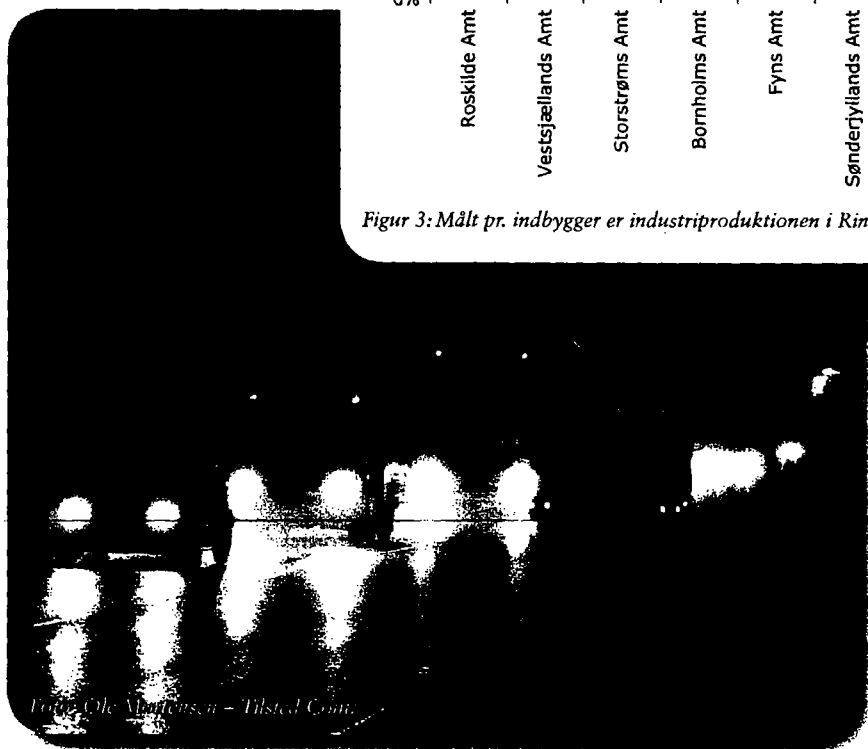
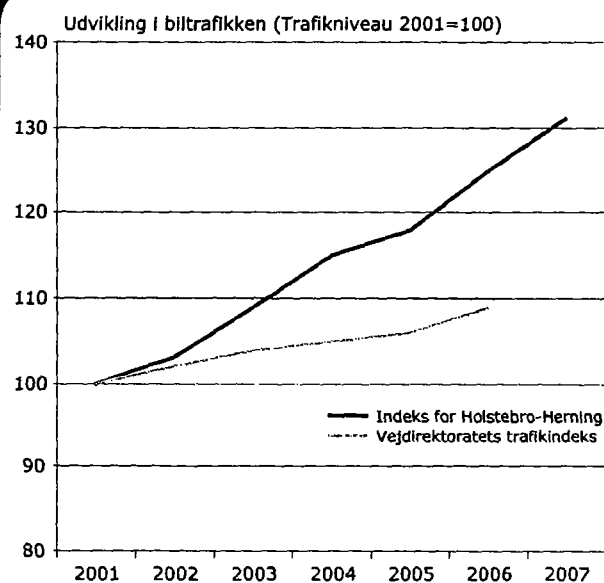


Foto: Ole Madsen - Tilsted.com

Trafikale forhold



Figur 4: Udvikling i vejtrafikken på Rute 18 ved Aulum har været væsentligt højere end den generelle trafikudvikling jf. Vejdirektoratets trafikindeks.

De erhvervsmæssige og befolkningsmæssige forhold, som er nævnt ovenfor, må forventes også at have en indflydelse på trafikken i området. På Rute 18 foretager Vejdirektoratet løbende tællinger ved Aulum. Målingerne fra denne tællestation viser da også, at der har været en kraftig vækst i trafikken mellem Holstebro og Herning. Den årlige trafikvækst har været i størrelsesordenen 4½ % p.a. Vejdirektoratets trafikindeks angiver en generel trafikvækst på landsplan for samme periode på ca. 1,7% p.a.

Trafiktællingerne viser, at andelen af tunge køretøjer på strækningen mellem Holstebro og Herning er høj. Den tunge trafik har fulgt væksten i den øvrige trafik og udgør omkring 15% af den samlede trafik på strækningen. Sammenlignes med andre vejstrækninger mellem større byer, så er det en højere lastbilandel end der ses på Rute 15 vest for Silkeborg, men omtrent samme lastbilandel, som på E45 mellem Randers og Århus.

Ser man på det tidligere Ringkøbing Amt, så har der i perioden 1999-2006 været en gennemsnitlig årlig vækst i godstransportarbejdet ad landevej på omkring 1,2% p.a. I 2006 udgjorde det samlede godstransportarbejde med oprindelse eller mål i Ringkøbing Amt således omkring 1.625 millioner tonkilometer pr år.

Det årlige trafikarbejde på strækningen mellem Holstebro og den nye motortrafikvej ved Herning er i størrelsesordenen 85 mio. køretøjskilometer pr år. Det svarer til en gennemsnitlig trafikbelastning på strækningen på knap 9.500 køretøjer pr. døgn. Fortsætter vækstraten uændret, vil det gennemsnitlige trafikniveau på strækningen være steget til knap 24.000 biler pr døgn i 2030.

Der foreligger endnu ikke robuste tal for vurdering af effekten af åbningen af motortrafikvejen øst om Herning, men foreløbige tal for tællestationen ved Aulum og ved Nybo indikerer, at motortrafikvejen har givet et ekstra løft i trafikken mellem 2006 og 2007. Tallene viser en stigning i trafikken på 6,9% p.a. ved Aulum og på 8,6% p.a. ved Nybo.

Erfaringsmæssigt kan markante forbedringer i vejinfrastrukturen medføre et trafikspring. Det er ikke usandsynligt, at den "sparede tur" ind gennem Herning, kan have haft en sådan effekt. Ved forbedring af strækningen Herning-Holstebro og strækningen øst om Holstebro vil man måske se en lignende effekt. Ikke mindst fordi den fortsatte trafikvækst vil betyde stadig større forsinkelser ad Ringvejen ved Holstebro.

Forbedringerne i vejstandarden omkring Herning kan også på anden vis have påvirket trafikanternes adfærd. Tællestationen ved Aulum viser, at hastighedsniveauet for trafikken i nordgående retning i de første måneder af 2007 har ligget ca. 3 km/t højere for trafikken i nordgående retning sammenholdt med gennemsnittet for hele 2006.

Det kan være en tilfældig variation, men det også skyldes, at den forbedrede vej kvalitet frister til at køre lidt hurtigere, og at denne adfærd følger trafikanten ind på nabostrækningen.

Der foreligger ikke hastighedsmålninger for strækningen nord for Aulum, men hvis der også her er sket en stigning i hastighedsniveauet vil dette forstærke de sikkerhedsmæssige problemer, der findes på vejen. Generelt er disse problemer dog ikke så store. Det skyldes bl.a. at kryds ved Trehøjevej og Videbækvej, som potentielt kunne være uheldsbelastede, er ombygget til rundkørsler.

Sammenligner man uheldsfrekvenserne – dvs. antallet af uheld pr million kørte vognkilometer på strækningen, så ligger landevejsstrækningen mellem Herning og Holstebro noget lavere end landsgennemsnittet

for hovedlandevejene på 0,25 uheld pr million vognkilometer. Derimod er Ringvejen væsentligt mere uheldsbelastet end landsgennemsnittet for hovedlandevejene. Med et samlet antal personskade-uheld på ca. 11 uheld pr år udgør den samfundsmæssige omkostning ved uheldene i størrelsesordenen 30 mio. kr om året.

Ser man på uheldsbilledet på landevejsstrækningen, så er det karakteristisk, at enuehald og uheld mellem ligeudkørende i samme retning (bagendekollisioner, trængningsuheld, uheld ved overhaling mv.) tegner sig for mere end halvdelen af uheldene. En forklaring herpå kan være kombinationen af vejens nuværende udformning med et kørespor i hver retning og den høje andel af tunge køretøjer, som kan tilskynde til overhalinger.

På Ringvejen er det især krydsuheld, som dominerer uheldsbilledet. Det hænger naturligvis sammen med, at de langsgående trafikstrømme ad Ringvejen skærer trafikstrømmene ind og ud af Holstebro i niveau.

Gennemkørende trafik, som ikke har mål i Holstebro, vil alt andet lige bidrage unødigt til uheldsstatistikken på Ringvejen. Derfor er det relevant at søge at minimere denne trafik.

Vejnr.	Personskade	Materielskade	Ekstrauheld	Antal uheld i alt	Trafikarbejde [mio. km/år]	Uheldsfrekvens ¹⁾
Rute 18 422	31	20	13	64	84,6	0,12 / 0,15
Rute 11 423	24	29	9	62	18,1	0,68 / 0,58

Tabel 1: Sammenligning af uheldsbilledet på Rute 18, Holstebro-Herning med Rute 11, Ringvejen n.f. Herningvej (perioden 2002-06).

¹⁾ Tallene angiver frekvenser med og uden ekstrauheld (excl. ekstrauheld / incl. ekstrauheld).

Anlægsoverslag

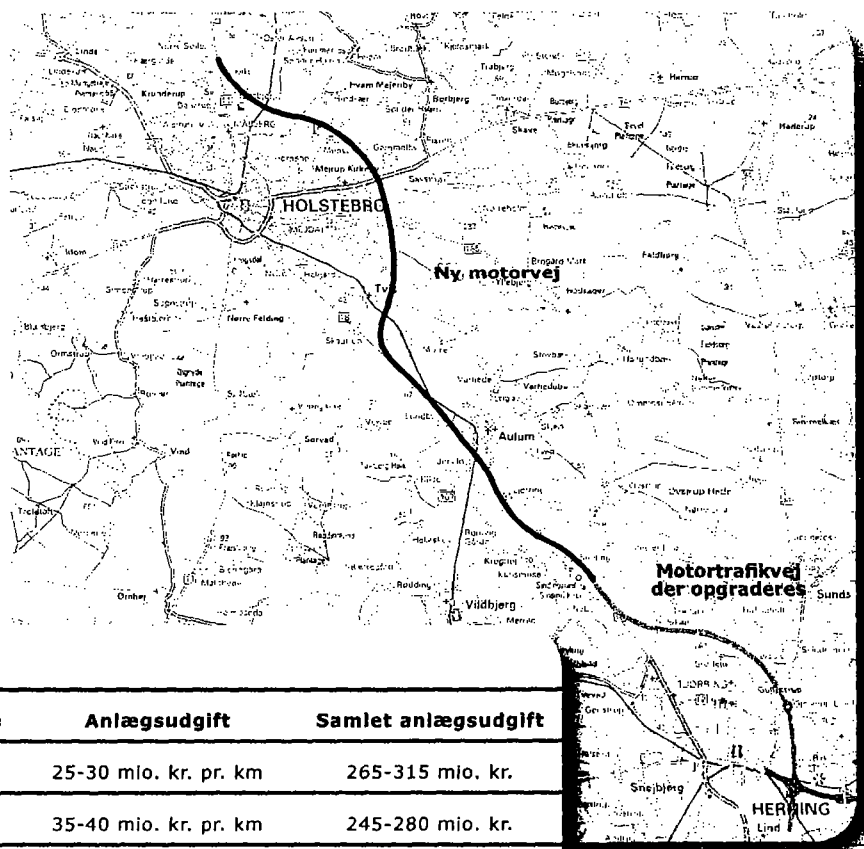
Udbygning af Rute 18 mellem Herning og Holstebro omfatter en ca. 42 km lang vejstrækning fra den nuværende motorvejsafslutning ved Herning nord og til Holstebro nord, hvor vejen tilsluttes Rute 11 mod Struer.

Anlægsarbejdet vil omfatte opgradering af den nuværende motortrafikvej fra Herning nord til Nyby, en strækning på 10,5 km samt etablering af 31,5 km ny motorvej mellem Nyby og Holstebrovej nord. Omkring Holstebro følges linieføring som skitseret i kommuneplanen for Holstebro Kommune.

Som grundlag for et groft anlægsoverslag er der taget udgangspunkt i følgende forudsætninger:

- For ny motorvej er anvendt en kilometer pris baseret på erfaringstal fra de seneste motorvejsbyggerier Århus-Låsby og Søften-Skødstrup, der vurderes at være sammenlignelig med den aktuelle strækning med hensyn til tæthed af udfløtningsanlæg og bygværker i forbindelse med tværforbindinger. Anlægspriserne er fremskrevet til 2007 priser og indeholder samtlige anlægsudgifter, herunder entreprenørudgifter, arealerhvervelse og projektering og tilsyn mv.

- For udbygning af den eksisterende motortrafikvej mellem Herning nord og Nyby til motorvej er der taget udgangspunkt i, at eksisterende bygværker mv. er forberedt for udbygning til motorvejsstandard. Udgiften er skønnet til 55% af anlægsudgiften til ny motorvej.
- For udbygning af strækningen mellem Nyby og Aulum, som ikke forberedt for opgradering til motorvej, er det forudsat, at anlægsudgiften vil udgøre 75% af udgiften til en ny motorvej



Delstrækning	Længde	Anlægsudgift	Samlet anlægsudgift
Herning nord-Nyby	10,5 km	25-30 mio. kr. pr. km	265-315 mio. kr.
Nyby-Aulum syd	7,0 km	35-40 mio. kr. pr. km	245-280 mio. kr.
Aulum Syd-Holstebro nord	24,5 km	50-55 mio. kr. pr. km	1325-1450 mio. kr. ¹⁾
Herning-Holstebro	42 km		1,8-2,0 mia. kr.

Tabel 2: Anlægsøkonomi for udbygning af Rute 18 mellem Herning nord og Holstebro nord.
Samtlige priser er ekskl. moms.

¹⁾ Heri medtaget særligt tillæg på 100 mio. kr til dalbro ved krydsning af Storåen.

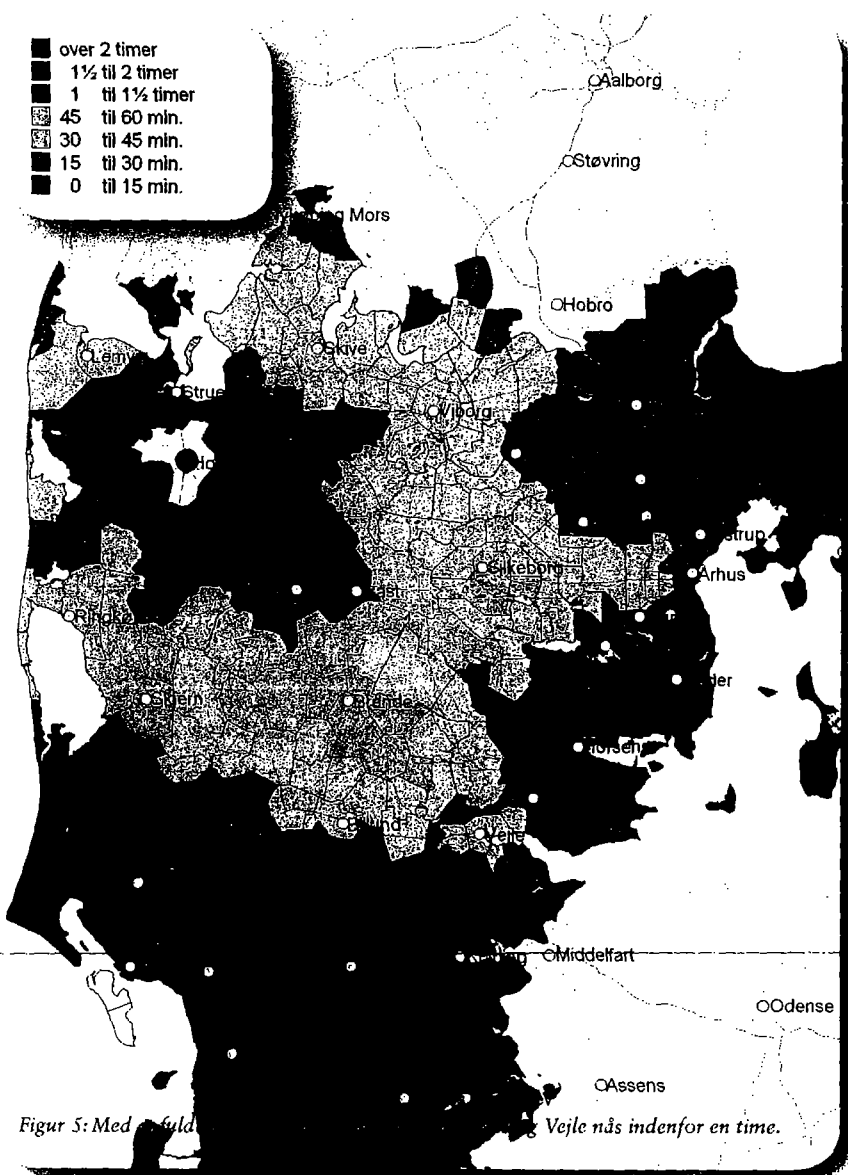
Virksomheder af motorvejen

Udbygning af Rute 18 til motorvej vil medføre en ændring af den trafikale tilgængelighed til Holstebro. Opgraderingen til motorvej vil øge den generelle tilladte hastighed for den tunge trafik fra 70 km/t til 80 km/t, mens der for personbiltrafikken vil være tale om en forøgelse fra de nuværende 80/90 km/t til 110/130 km/t.

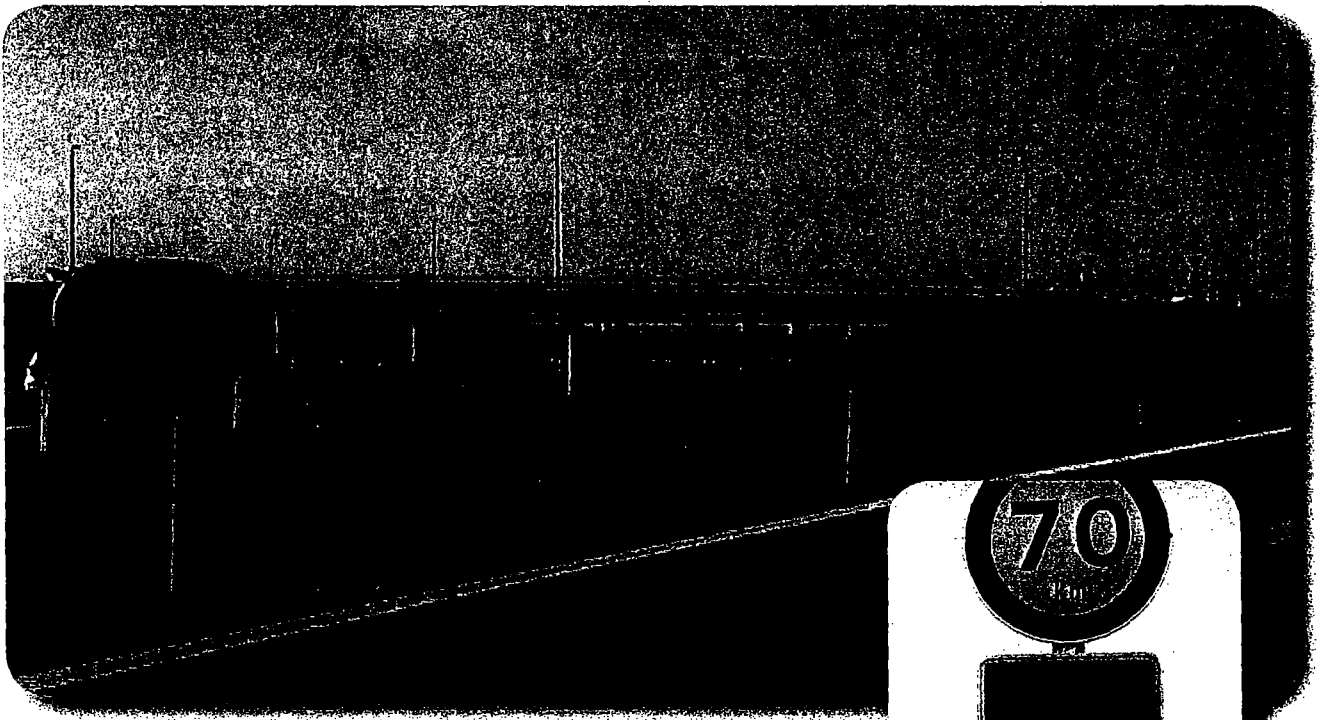
For gennemkørende trafik vil rejsedidsbesparelsen være i størrelsesordenen op til 3-5 minutter afhængigt af den skilte hastighed på strækningerne omkring Herning og Holstebro.

Lokalt i forhold til den interne pendling mellem Holstebro og Herning kan billedet se lidt anderledes ud. Da der er færre tilslutninger på motorvejen vil den højere hastighed på strækningen blive udlignet af "ekstra kørsel" frem til motorvejens udfløtningsanlæg. Pendlerne vil derfor formodentlig ikke opleve nogen væsentlig tidsbesparelse på turen mellem de to byer.

Antages det forenklet, at halvdelen af lastbiltrafikken er gennemkørende, og dermed får tidsbesparelsen, så vil værdien af den sparede rejsetid på årsbasis være i størrelsesordenen godt 5,6 mio. kr. Så selvom tidsbesparelserne kan synes marginale, vil der for erhvervslivets transporter være en økonomisk virkning af opgraderingen.



Figur 5: Med fuld motorvej og Veje nås indenfor en time.



Samtidig vil motorvejen være en mere robust fødevej, hvor sikkerheden for rettidige transporter er større. Dette både fordi risikoen for uheld og andre hændelser på strækningen, der kan forstyrre trafikafviklingen, alt andet lige må forventes at blive lavere, samtidig med at mulighederne for at passere et havareret køretøj bliver bedre.

Til trods for den manglende motorvej mellem Holstebro og Herning har der været en god befolkningsmæssig og erhvervmæssig udvikling i området. Analyserne af effekterne af motorveje i Vendsyssel viser, at der ikke findes en entydig sammenhæng mellem infrastruktur og udvikling. Men det er almindelig anerkendt, at transportinfrastruktur spiller en vigtig rolle for økonomien.

Så længe den eksisterende Rute 18 har haft en kapacitet til at optage trafikvæksten, er der for så vidt heller ikke grund til at infrastrukturen skul-

le udgøre en barriere for væksten. Men med den aktuelle vækst i trafikken vil landevejen indenfor de næste 10 år komme til at bære 50% mere trafik end i dag. Så vil der opstå flaskehalse, hvor forsinkelserne vil være mærkbare i spidstimerne.

Som nævnt tidligere er det vigtigt for området at kunne tiltrække højtuddannet arbejdskraft til vidensvirksomhederne, - enten ved bosætning eller indpendling. Erfaringerne fra undersøgelsen af motorvejene i Vendsyssel viser, at motorvejene øger villigheden til at køre længere i bolig-arbejdsstedsrejser. Det handler formentlig om, at man med motorvejene kan nå længere indenfor en acceptabel rejsetid. De 5 minutter, som spares mellem Holstebro og Herning vil øge det opland, som kan nå indenfor en time med 6-7 km, hvis den videre tur går ad landevej og med 10-11 km, hvis den videre tur går ad motorvej.

Med det fuldt udbyggede motorvejsnet vil det fra Holstebro være muligt at nå Århus på 65 minutter, mens Vejle vil kunne nås på lige under 60 minutter. Det betyder alt andet lige, at virksomhedernes mulighed for at tiltrække arbejdskraft fra Århus og Vejle området bliver bedre. Det kan især få betydning for vidensvirksomhederne.

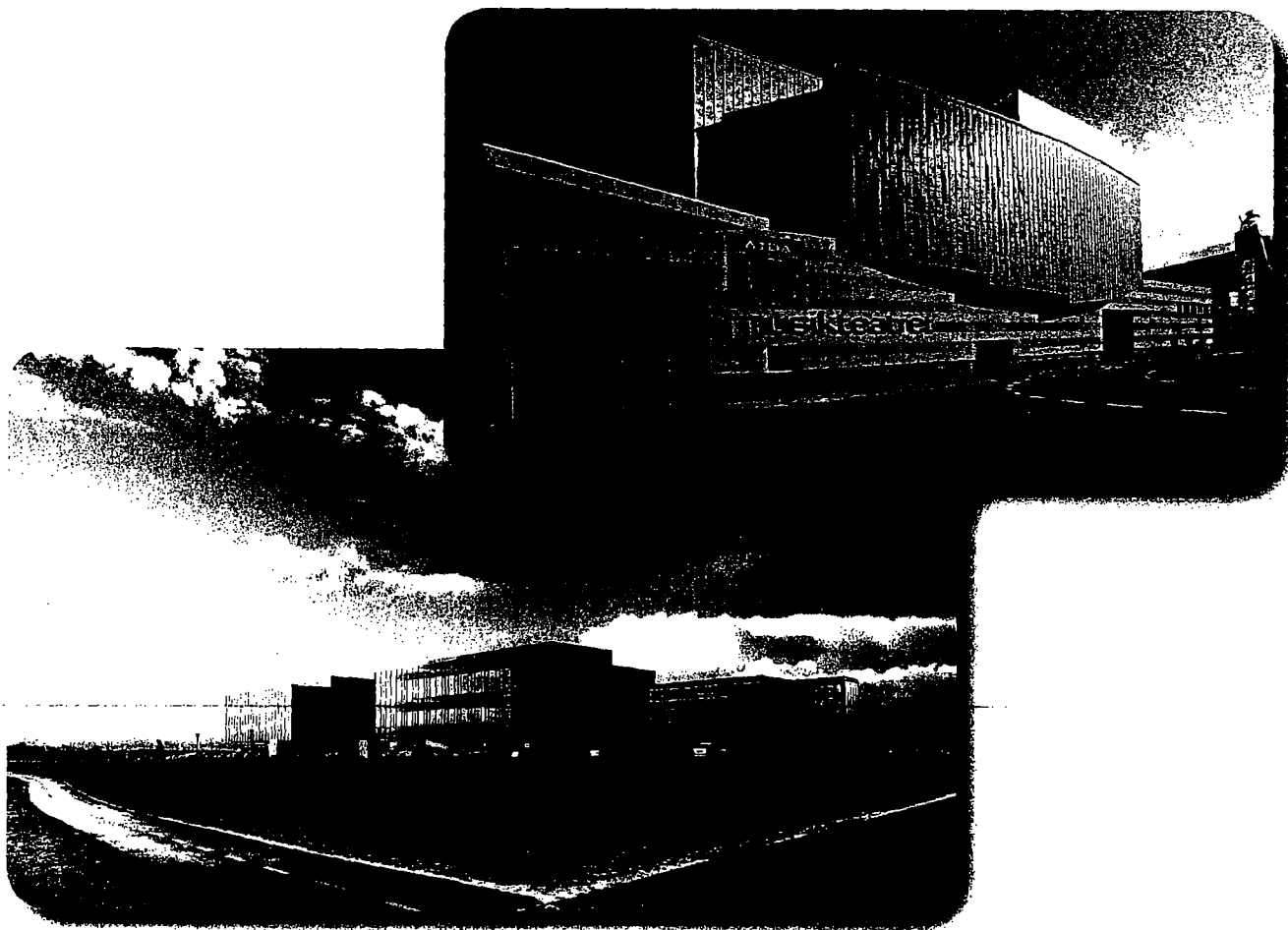
Samtidig viser erfaringerne fra andre motorvejsstrækninger, at virksomhederne ikke er sene til at udnytte de profileringsmæssige og logistiske fordele, som en placering nær motorvej tilbyder. Det ses bl.a. i Ikast-Brande området.

Der er formodentlig også en "mental effekt" i kraft af den højere komfort, som motorvejen tilbyder. Derfor kan etableringen af motorvejen have en gunstig virkning bosætning, erhvervs- og kulturlivet i området.

I forhold til kulturlivet og turismen er erfaringerne fra Vendsyssel, at motorvejen vil bidrage til at øge oplandet for kulturinstitutionerne.

Viften af kulturtilbud i Holstebro og Herning fra musik & teater, ballet, messer, fodbold og håndbold vil dermed kunne drage nytte af en forbedret tilgængelighed. Men samtidig vil man fra Herning lettere kunne nå kulturtilbud nord for Holstebro, og tilsvarende vil man fra Holstebro opleve et udvidet opland mod syd. Så effekten behøver ikke være en koncentring af kulturtilbuddet.

Samtidig vil motorvejen naturligvis betyde, at den tidsmæssige afstand mellem naturoplevelserne fra brunkulslejerne ved Søby mellem Brande og Herning i syd til Limfjorden ved Struer og Lemvig i nord. For turismen betyder det, at et mere varieret udbud af oplevelser kan nås indenfor samme tid.



COWI

COWI A/S

Thulebakken 34

DK-9000 Aalborg

Tlf.: 99 36 77 00

Fax: 99 36 77 01

Kontaktperson:

Projektleder, Ole W. Jensen

COWI A/S

Nupark 51

7500 Holstebro

Tlf.: 96 13 72 30

Fax: 97 41 30 28

Kontaktperson:

Kontorleder, Steen Davidsen

Infrastrukturgruppen Landsdelscenter Midt-
Vest/ Nordvestjysk Erhvervsråd

**Rute 18 -
Erhvervsøkonomiske
perspektiver**

August 2007

Infrastrukturgruppen Landsdelscenter Midt-
Vest/ Nordvestjysk Erhvervsråd

Rute 18 - Erhvervsøkonomiske perspektiver

August 2007

Dokument nr. 3
Revision nr. 2
Udgivelsesdato 28/8 2007

Udarbejdet SHP
Kontrolleret
Godkendt SQA

Indholdsfortegnelse

1	Resumé af konklusioner	2
2	Formål	3
3	Trafik, godstransport og erhvervsøkonomi	4
3.1	Stigende trafik på rute 18 i fremtiden	4
3.2	Vejgodstransport i Midt-Vestjylland	6
3.3	Den erhvervsøkonomiske udvikling i Midt-Vestjylland	7
3.4	Virksomhedernes vurdering	11

1 Resumé af konklusioner

Den erhvervsøkonomiske udvikling i Midt-Vestjylland peger på et fortsat behov for udbygning af rute 18 mellem Herning og Holstebro til motorvej som følge af:

- ✓ *Vækst i trafikmængden på rute 18 med en årlig vækst over de næste 10 år på 2 % årligt, der kun overgås af den østjyske motorvejsforbindelse og hovedstadsområdet*
- ✓ *Stigende vejgodstrafik med en stigning fra 1,4 mio. til 1,5 mio. ture i perioden på 2004-2006 i det midt-vestjyske område repræsenteret ved Ringkøbing Amt*
- ✓ *Områdets position som industricenter med en årlig produktionsværdi på 50 mia.kr. - heraf 12,5 mia. kr. for fødevareindustrien, der i perioden 2001-2005 har øget sin nationale markedsandel*
- ✓ *Vækst på 35 % i engroshandelen i området til 10 mia. kr. i perioden 2001-2005 svarende til næsten det dobbelte af landsgennemsnittet*
- ✓ *En mere logistikung forretningsmode i virksomhederne, hvor logistik og distribution sammen med markedsføring og ledelse gøres til nøglefunktioner*
- ✓ *Virksomhederne ser sig videre om geografisk i forbindelse placering af nye investeringer og bestående funktioner og er mere fleksible i valget mellem, hvilke opgaver, der skal klares " in house " og hvilke, der skal outsources.*
- ✓ *Virksomhederne betoner trafikal infrastruktur som en afgørende parameter for fremtidig lokalisering af produktion og logistik i det midt-vestjyske område.*

2 Formål

Formålet med analysen er at skitsere hovedlinjerne i den erhvervsøkonomiske udvikling i det midt-vestjyske område af betydning for udbygning af den trafikale infrastruktur.

Resultaterne indgår som en del af beslutningsgrundlaget for valg af strategi og interessevaretagelse i forbindelse med bestræbelserne på at etablere rute 18 som en motorvejsforbindelse mellem Vejle over Herning til Holstebro.

Analysens datakilder er tilgængelig statistik og særkørsler fra Vejdirektoratet og Danmarks Statistik suppleret med vurderinger indhentet gennem interviews med regionale virksomheder og nøglepersoner.

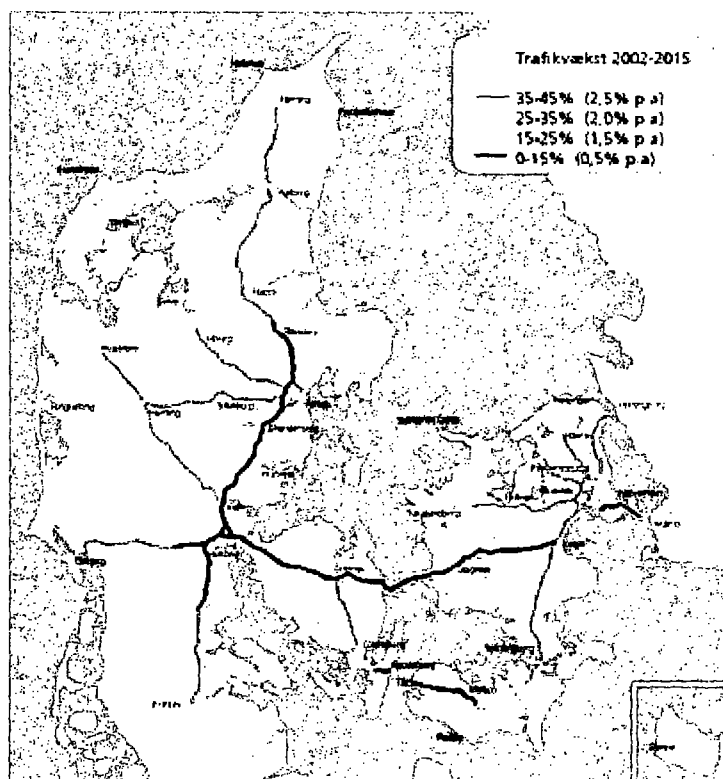
Fødevarerindustrien indgår som en referencegruppe af særlig betydning for strategivalg og interessevaretagelse.

3 Trafik, godstransport og erhvervsøkonomi

3.1 Stigende trafik på rute 18 i fremtiden

Kortet i figur 1 illustrerer hovedresultaterne af Vejdirektoratets trafikprognose for Danmark, der dækker perioden 2002-2015.

Figur 1 Vejdirektoratets trafikprognose 2002-2015



Trafikmængden målt i antal køretøjer pr. døgn på strækningerne Holstebro-Herning-Vejle og Herning-Århus forventes at vokse med 2 % på årsbasis svarende til den forventede vækst på strækningerne Ålborg-Randers, Kolding-Esbjerg og strækningerne i og omkring Hovedstadsområdet med udgangspunkt i Køge.

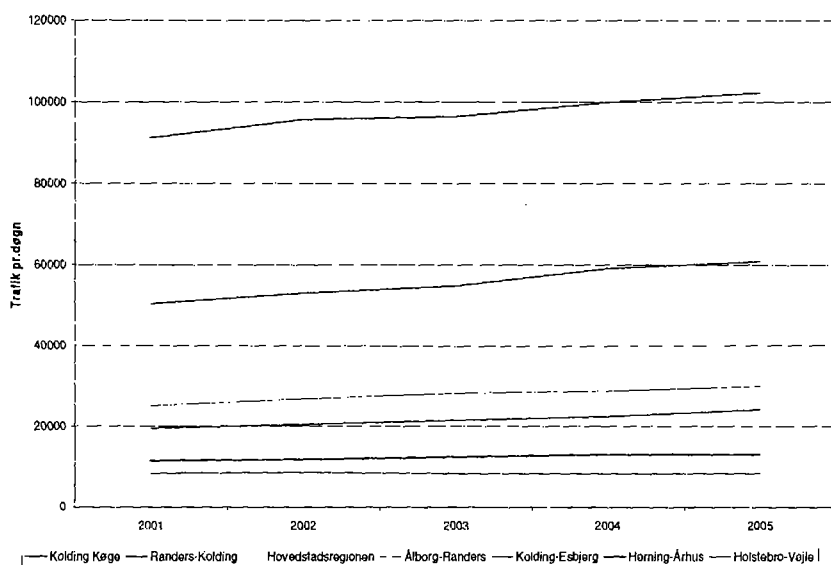
Til sammenligning forventes væksten i trafikmængden på de etablerede motorvejsstrækninger mellem Randers og Kolding og mellem Kolding og Køge at vokse med i gennemsnit 2,5 % på årsbasis.

Den forventede vækst i trafikmængden i det midt-vestjyske område ligger således lige under trafikvæksten på Danmarks absolutte hovedfærdselsåre Randers-Kolding-Køge og på samme niveau som en række allerede eksisterende jyske motorvejsforbindelser som Ålborg-Randers og Kolding-Esbjerg.

Prognosen peger i udpræget grad på, at det nuværende mønster for den geografiske fordeling af væksten i trafikmængden fastholdes indenfor en 10-årig tidshorisont.

Det nuværende mønster fremgår af figur 2, hvor trafikmængden i perioden 2001-2005 opgjort på samme måde som ovenfor er vist for de nævnte vejstrækninger.

Figur 2 Vejdirektoratets opgørelse af trafikmængden 2001-2005



Strækningerne Holstebro-Vejle og Herning-Århus tegner sig samlet for en trafikmængde på godt 20.000 køretøjer pr. døgn. Det er i samme skala som motorvejsstrækningen Kolding-Esbjerg, men ligger klart under trafikmængderne især på strækningerne Kolding-Køge, Randers-Kolding og Hovedstadsregionen.

Den forventede fremtidige vækst i trafikmængden jf. figur 1 kombineret med det eksisterende niveau for trafikken jf. figur 2 indikerer, at rute 18 også i fremtiden vil være blandt de vigtigste hovedfærdselsårer for vejtransporten i Danmark.

Vejdirektoratets prognose tager ikke højde for evt. fremtidige trafikinvesteringer.

Prognosen har således ikke indbygget de forventede effekter af de allerede besluttede investeringer i fuldendelsen af motorvejsstrækningerne mellem

Herning og Århus og Herning og Vejle.

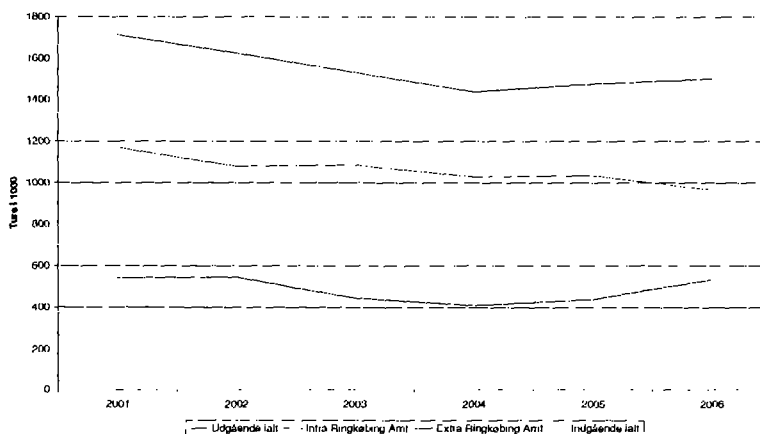
Begge investeringer må forventes yderligere at øge trafikmængden på strækningen Holstebro-Herning.

3.2 Vejgodstransport i Midt-Vestjylland

Det midt-vestjyske område har primært som følge af den stærke industrialisering haft en omfattende vejgodstrafik og et veludviklet transporterhverv med store og specialiserede transportører, speditører og fragtterminaler.

Figur 3 viser udviklingen i den samlede regionale vejgodstrafik målt i 1000 ture.

Figur 3 Udviklingen i vejgodstrafikken i Ringkøbing Amt 2001-2006 (Danmarks Statistik)



* "Extra Ringkøbing Amt" er trafik, der udgår fra amtet til en destination udenfor amtet. Omvendt er "Intra Ringkøbing Amt" trafik, der bevæger sig fra én destination til en anden indenfor amtet.

Både den samlede indgående og udgående godstrafik faldt markant i perioden 2001-2004, men er igen steget frem til 2006 til et niveau på 1,5 mio. ture pr. år.

Væksten i perioden 2004-2006 er båret af en betydelig stigning i den eksterne trafik, som i 2006 nåede et niveau på 0,5 mio. ture svarende til udgangsniveauet i 2001.

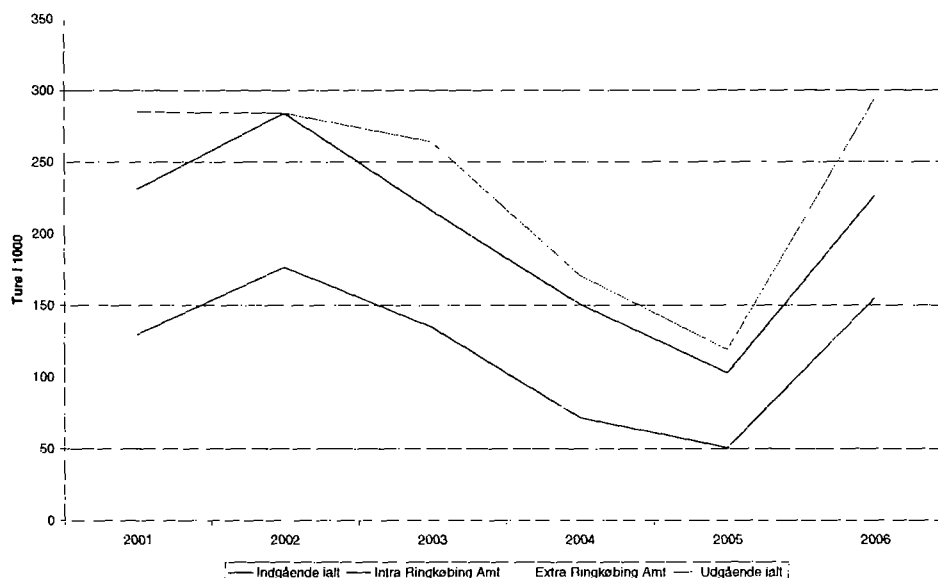
Derimod er den interne trafik i Ringkøbing Amt faldet støt gennem hele perioden fra et niveau på 1,2 mio. ture i 2001 til 1 mio. ture i 2006.

Bag dette tal ligger primært en nedgang i interne firmatransporter som følge af specielt lukninger og indskrænkninger i farveribranchen og de større virksomheders udlægning og sammenlægning af produktionsafdelinger og lagre.

Transporten af fødevarer her målt som transport af næringsmidler og foder afviger markant fra det generelle billede.

Som det fremgår af figur 4 har trafikken på dette område stort set samlet fastholdt sit niveau på henholdsvis 230.000 ture, der udgår fra amtet og 290.000 ture, der går ind i amtet fra andre destinationer.

Figur 4 **Udviklingen i vejgodstrafikken med fødevarer i Ringkøbing Amt 2001-2006 (Danmarks Statistik)**



Dette er sammensat af en stigning i interne trafik fra og til destinationer i amtet på 25.000 ture og et fald i den eksterne trafik fra destinationer i amtet til destinationer udenfor amtet på 30.000 ture.

De kraftige udsving i perioden skal ses i sammenhæng med den generelle konjunkturudvikling.

Tallene indikerer, at den interne fødevaredistribution er vokset i perioden, mens den eksterne fødevaredistribution omvendt er faldet.

Dette giver et fingerpeg om behovet for stærk trafikal infrastruktur, der kan matche en øget distribution af fødevarer.

3.3 Den erhvervsøkonomiske udvikling i Midt-Vestjylland

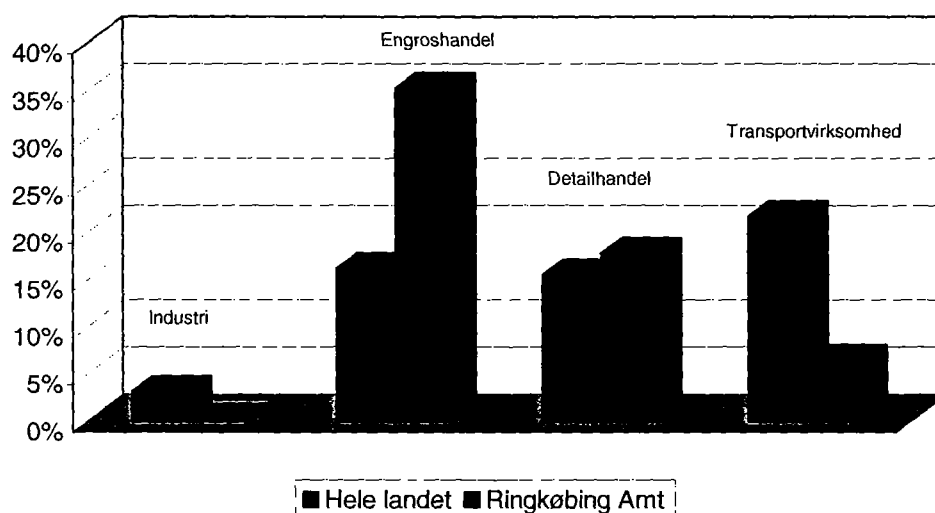
Industrien og her i første række tekstilindustrien og fødevarerindustrien har traditionelt været motoren for den erhvervsøkonomiske udvikling i Midt-Vestjylland.

De følgende figurer viser udviklingen i den økonomiske aktivitet i perioden 2001-2005 for de sektorer, der har det største behov for godstransport.

Opgørelserne er foretaget i løbende priser, der er udtryk for den aktuelle markedsværdi af den omsætning, der skal transporteres. En opgørelse i faste priser, hvor tallene er rensede for prisstigninger er foretaget som kontrol, men ændrer ikke ved billedet.

Figur 5 viser væksten i omsætningen i perioden 2001-2005 for hovedsektorerne i Ringkøbing Amt sammenlignet med hele landet.

Figur 5 Vækst i omsætning for hovedsektorer 2001-2005 (Danmarks Statistik særkørsel)



Væksten i industriens produktionsværdi har i perioden været på beskedne 3 % på landsbasis og på 0,2 % i Ringkøbing Amt.

I Ringkøbing Amt har træindustrien, fødevarerindustrien, plastindustrien og den kemiske industri trukket væksten op, mens specielt tekstilindustrien og i mindre grad jern- og metalindustrien har trukket væksten ned.

Fødevarerindustriens produktionsværdi i Ringkøbing amt er således vokset med knap 8 % mod 0,5 % på landsplan.

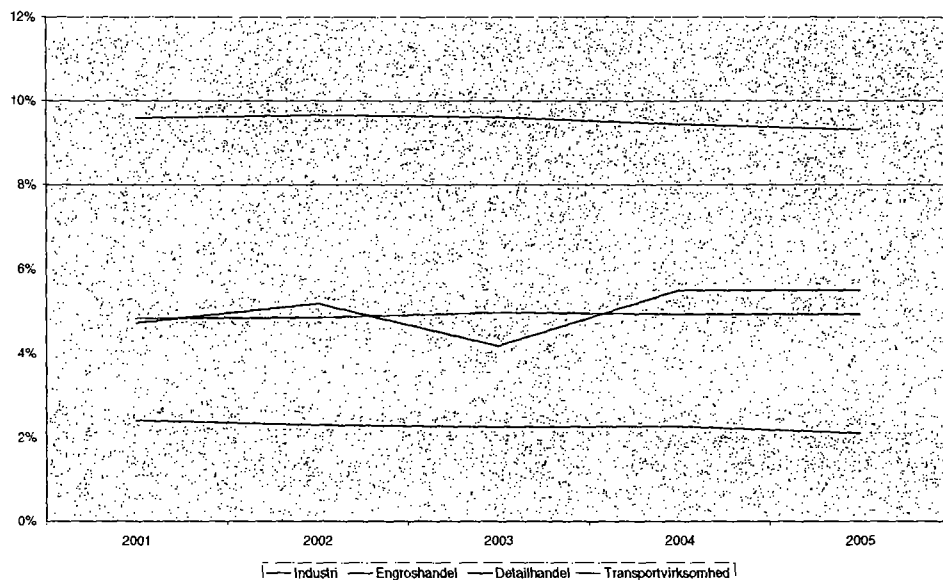
For handelsbrancherne har perioden generelt været kendetegnet ved en meget kraftig vækst.

Så meget mere bemærkelsesværdigt er det, at både regionens engroshandel og detailhandel har været i stand til at realisere en vækst, der ligger over landsgennemsnittet.

Specielt for engroshandelen er der tale om et markant spring opad med en vækst på 35 % svarende til næsten det dobbelte af landsgennemsnittet.

Tendenserne afspejler sig i hovedsektorenes nationale markedsandele, som er vist i figur 6.

Figur 6 Nationale markedsandele for hovedsektorerne i Ringkøbing Amt 2001-2005 (Danmarks Statistik særkørsel)



Områdets industri har således i perioden tabt godt 1 % i nationalt markedsandel, men dette opvejes af engroshandelen, der omvendt har vundet godt 1 % i national markedsandel.

Fødevarerindustrien har dog øget sin nationale markedsandel fra 9 % til 10 %..

Detailhandelen og med vigende tendens transportbranchen har samtidig fastholdt deres nationale markedsandele.

Set i sammenhæng med, at perioden 2001-2005 generelt har været præget af høj vækst i handelsbrancherne indikerer tallene en stærk omstillingsevne, der giver grundlag for at fastholde og udbygge de nyvundne positioner.

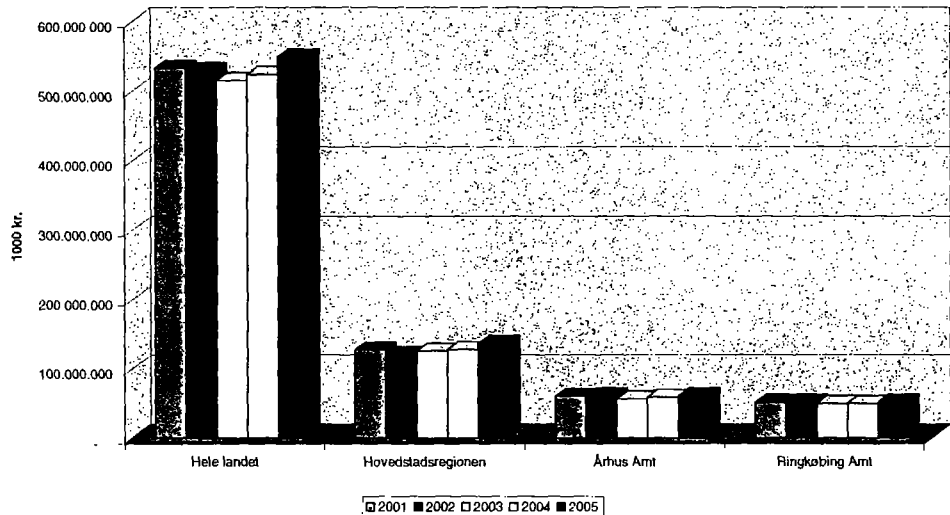
Forskydningerne skal ses i sammenhæng med den ændring af forretningsmodeller i retning af outsourcing af produktionen, som aktuelt præger erhvervslivet i Danmark og resten af den vestlige verden.

For en traditionelt industritragt region som den midt-vestjyske slår denne ændring af forretningsmodel særligt kraftigt igennem og forklarer utvivlsomt den fundne kombination af stærk vækst i engrosomsætningen og stagnation i industriens produktionsværdi.

Fødevarerindustrien har dog formået at følge engroshandelen og udvidet sin markedsandel på nationalt plan.

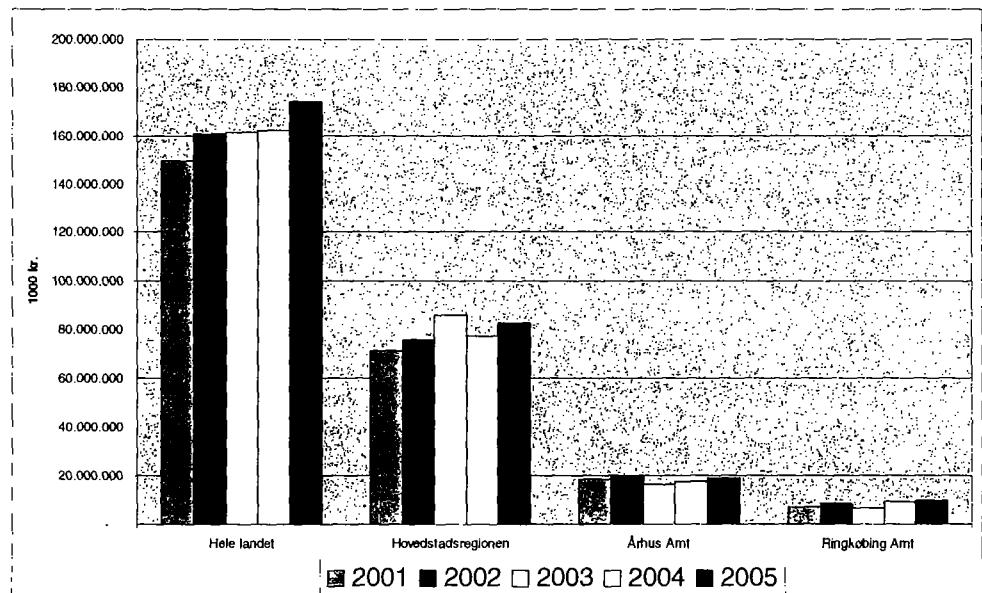
I et transportperspektiv er selve størrelsen af den markedsværdi, som skal transporteres og distribueres en vigtig parameter. Figur 7 viser industriens produktionsværdi for udvalgte regioner.

Figur 7 Industriens produktionsværdi 2001-2005 (Danmarks Statistik særkørsel)



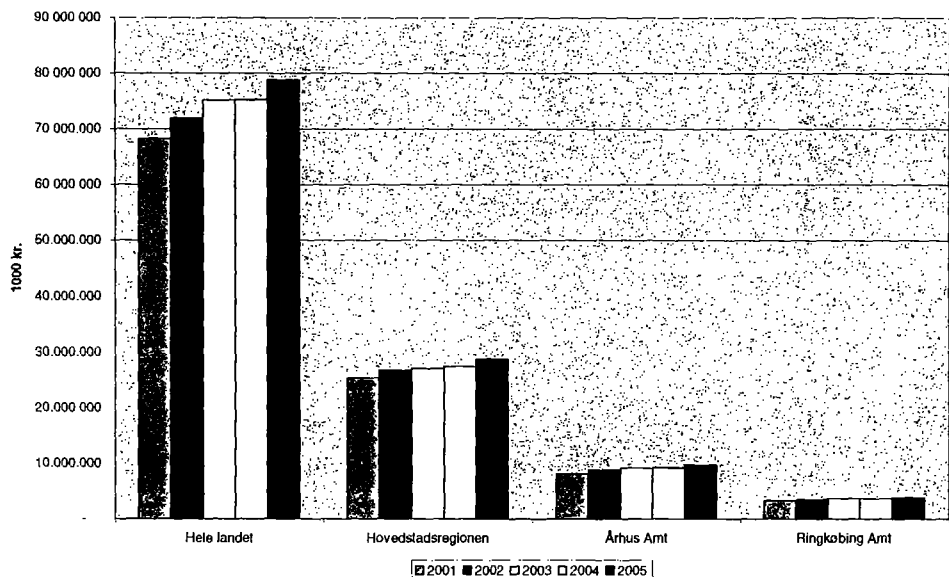
Industrien tegner sig med en produktionsværdi i Ringkøbing Amt i størrelsesordenen 50 mia. kr. fortsat for den største markedsværdi. Fødevareindustrien i Ringkøbing Amt repræsenterer en produktionsværdi på 12,5 mia. kr. på årsbasis.

Figur 8 Engroshandelens omsætning 2001-2005 (Danmarks Statistik særkørsel)



Engroshandelens omsætning repræsenterer en markedsværdi i størrelsesordenen 10 mia.kr. i Ringkøbing Amt.

Figur 9 Detailhandelens omsætning 2001-2005 (Danmarks Statistik særkørsel)



Endelig repræsenterer detailhandelens omsætning i Ringkøbing Amt en markedsværdi i størrelsesordenen 4 mia. kr.

3.4 Virksomhedernes vurdering

Virksomhederne bekræfter dermed det hovedsynspunkt, som erhvervslivet i Midt-Vestjylland har givet udtryk for, siden debatten om udbygningen af rute 18 for alvor tog fart for mere end 10 år siden.

Virksomhederne ser således fortsat udbygningen af rute 18 mellem Holstebro og Herning sammen med færdiggørelsen af motorvejsetaperne Herning-Vejle og Herning Århus som helt central i forhold den fremtidige erhvervsøkonomiske udvikling.

I forhold til tidligere er outsourcing dimensionen imidlertid blevet mere markant.

Dette skal dels ses i sammenhæng med, at en lang række lokalt forankrede virksomheder er blevet opkøbt af større koncerner og kapitalfonde dels den ændrede forretningsmodel i mange virksomheder.

"Vi er blevet mere fleksible og ser os længere om, når vi skal vælge mellem, hvad vi selv skal lave, og hvad vi lægge ud"

(Virksomhedscitat)

Den mindskede lokale forankring bevirker, at virksomhederne ser sig videre om geografisk i forbindelse placering af nye investeringer og bestående funktioner.

Den ændrede forretningsmodel indebærer, at industrivirksomhederne i større omfang outsourcer selve produktionen og profilerer sig på parameteren "shortest possible time to market" med påfølgende behov for effektiv distribution.

Industrivirksomhederne opprioriterer derfor logistikopgaven, men står overfor valget mellem at udbygge egne distributionscentre eller at outsource denne opgave til eksterne specialister.

De største virksomheder indenfor industri, engroshandel og detailhandel vælger ofte at etablere egne distributionscentre, men der spores også en tendens til at outsource området for at kunne koncentrere sig om kerneområder som design, markedsføring og teknologiudvikling.


Dette betyder, at virksomhederne er mere fleksible i valget mellem, hvilke opgaver, der skal klares "in house" og hvilke, der skal outsources.

Det betones samtidig fra landsdelens virksomheders side, at trafikale infrastruktur er en afgørende parameter for geografisk lokalisering af produktion og logistik.

"Kort tid til markedet betyder mere i dag end for 10 år siden for, hvor og hvordan, vi løser vores logistikopgave"

(Virksomhedscitat)

Samlet bevirker disse tendenser, at udbygningen af den trafikale infrastruktur og her især motorvejsstrækningerne i det midt-vestjyske område må forventes at få øget betydning som middel til at fastholde det eksisterende erhvervsliv og sikre sig andel i fremtidige investeringer og virksomhedslokaliseringer.

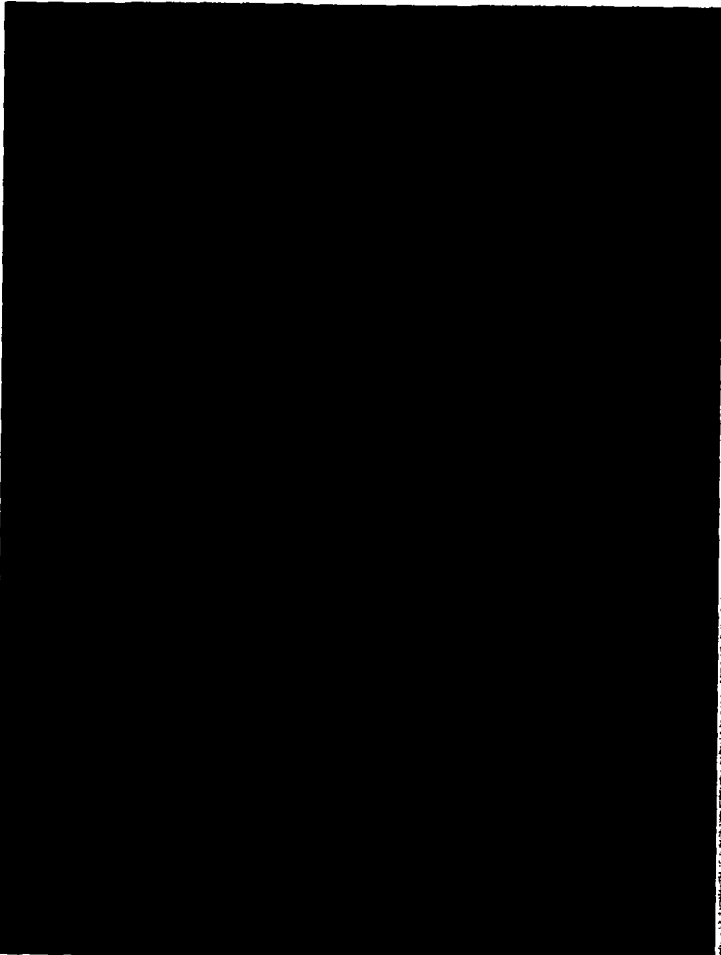


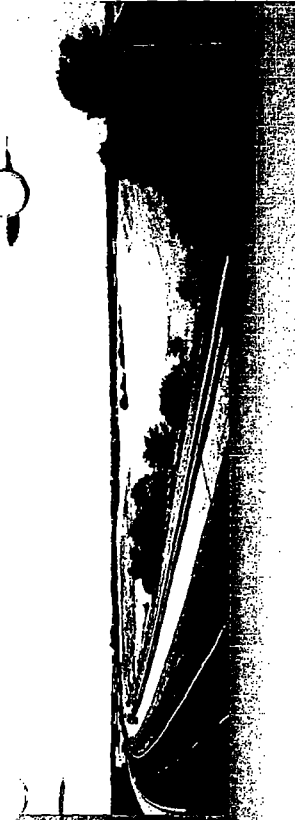
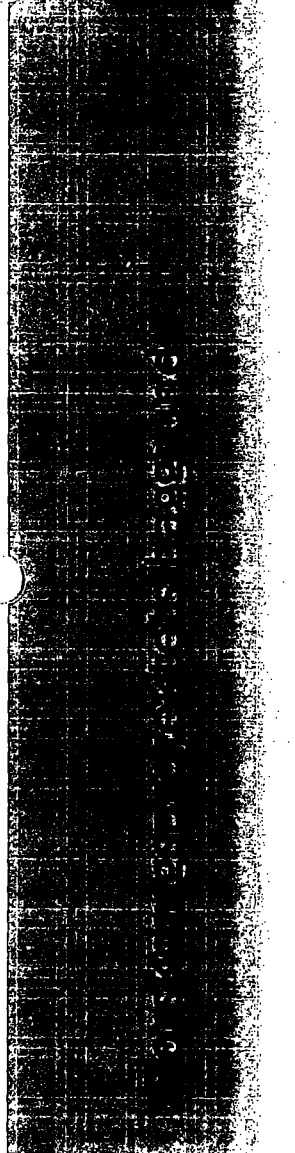
**Forskningsprojekt lavet i et samarbejde mellem AAU, KVL
og Vejdirektoratet, støttet af fonden Realdania**



Byen · Vejen · Landskabet



- 
- Henrik Harder Hovgesen, lektor, phd, AAU, forskningsprojektleder
 - Jens Balsby Nielsen, landskabsarkitekt mdl, phd, lektor, KVL
 - Thomas A. S. Nielsen, adjunkt, phd., AAU og KVL
 - Ulla Egebjerg, arkitekt maa, æstetisk konsulent, Vejdirektoratet
 - Anne Truelsen Schultz, landskabsarkitekt, mdl.



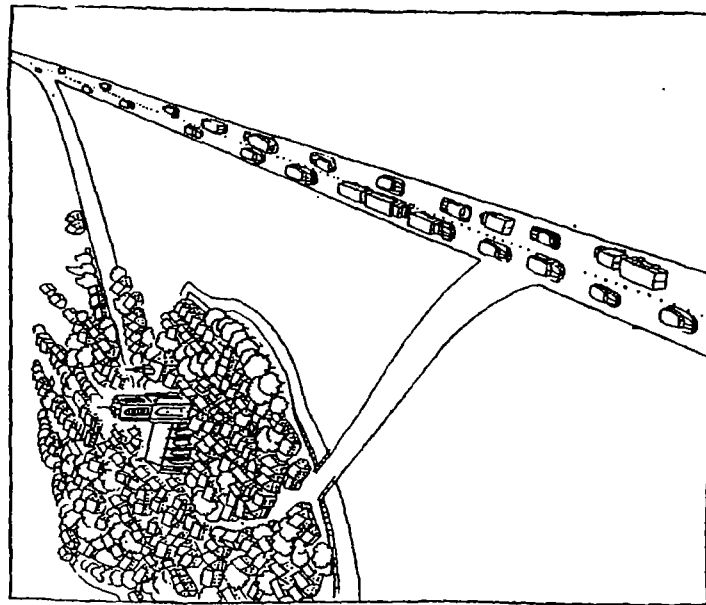
- At kortlægge, analysere og perspektivere den by- og landskabsudvikling, der er opstået i forbindelse med milliard investeringerne i motorvejsbyggeri i Danmark siden 1960'erne.
- At få en forståelse for motorvejens betydning for byudviklingen og landskabsoplevelsen.
- At formulere fremadrettede nye by- og landskabelige strategier for udviklingen langs det danske motorvejsnet.
- At skabe en dialog om den fremtidige planlægning af det motorvejsnære landskab.

De næste 20 år (2002)

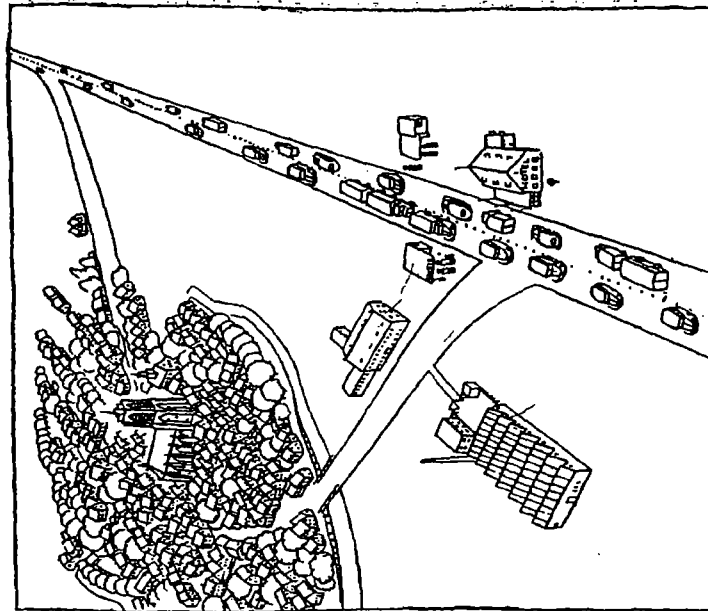
- skal mindst 200 km ny motorvej
- skal mindst 200 km motorvej ombygges ?



En gammel historie I

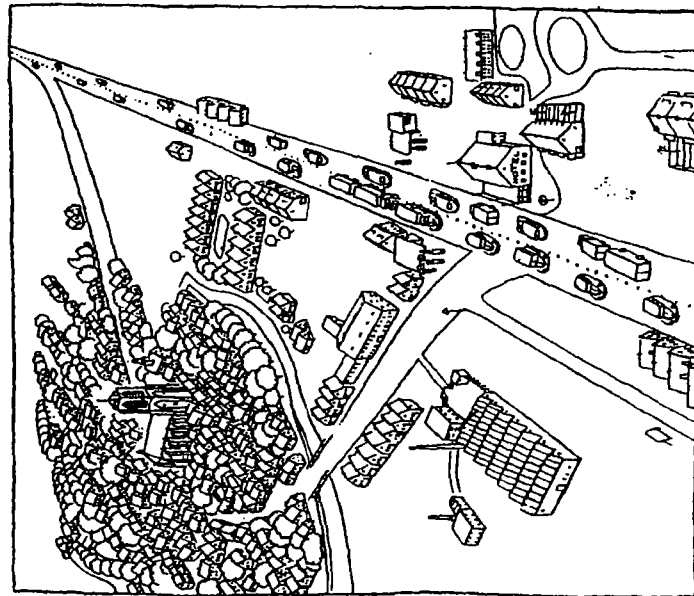
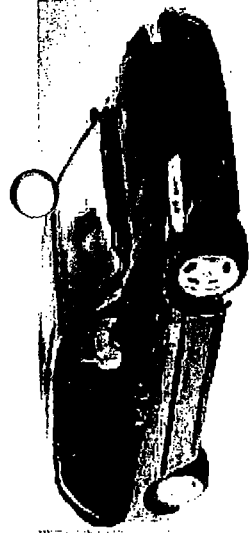


1930 ... og ikke mindst ved kraftige anstrengelser fra vor unge borgmester *Jansen* er der nu ved forlægningen af hovedvejen definitivt gjort en ende på den uholdbare situation, som blev forvoldt af den stadigt stigende færdsel gennem vor by.

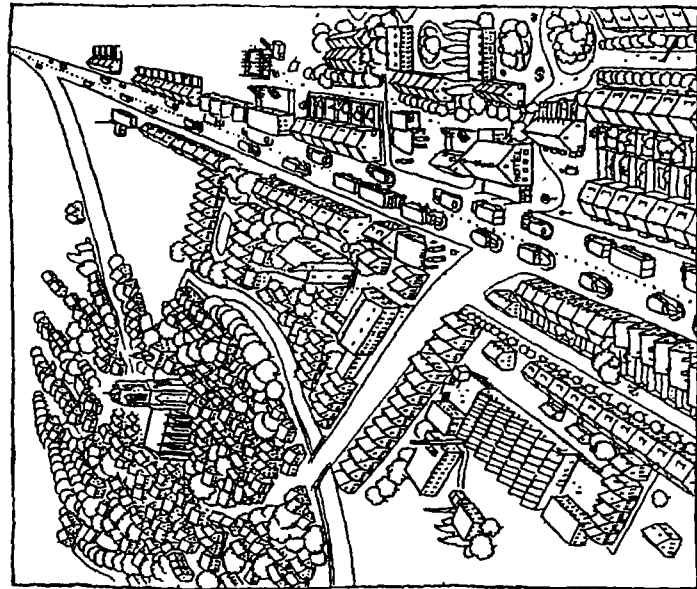


1935 ... og vi kan takke vor initiativrige borgmester *Jansen* for hans utrættelige arbejde for oprettelsen af håndværkerskolen, opførelsen af biskuitfabrikken, bygningen af hotel Concordia og et par moderne benzintanke ved den nye hovedvej.

En gammel historie II

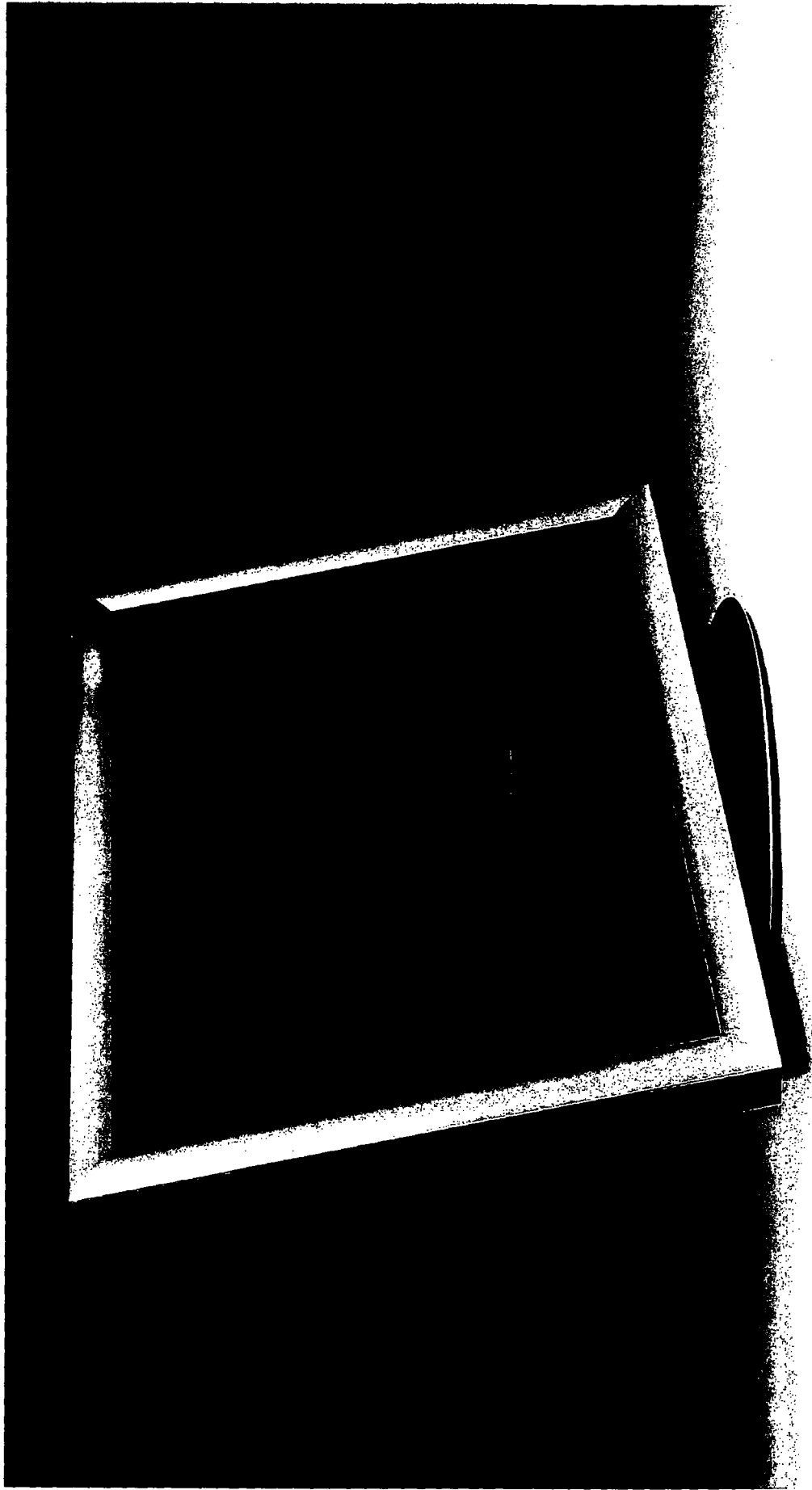


1940 ... og det skyldes vor flittige borgmester *Jansens* arbejde, at „Borgmester *Jansens* Park“ og annekset „Syd“ nu befinder sig på et fremskredet stadium, for ikke at tale om de 12 middelstandshuse ved „Den gamle vej“ samt opførelsen af klædefabrikken på industriområdet.



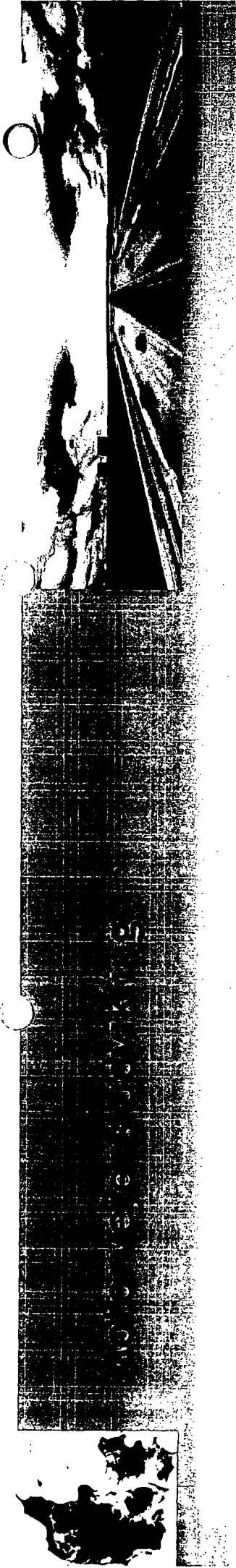
1950 ... og der er gennem den stedse tiltagende færdsel opstået en uholdbar situation, til hvis løsning der efter vor mening kræves en yngre og kraftigere hånd end borgmester *Jansens*.

Bang & Olufsen i Herning, 2007



Del 1 - Kortlægninger og analyser

- Motorvejsnettet og trafikken
- Direkte effekter: Tilgængelighed
- Pendlingsmønstre
- Erhvervsbyggeri og beskæftigelse: lokale forandringer
- Motorvejens naboer



0 50 100 km



1982



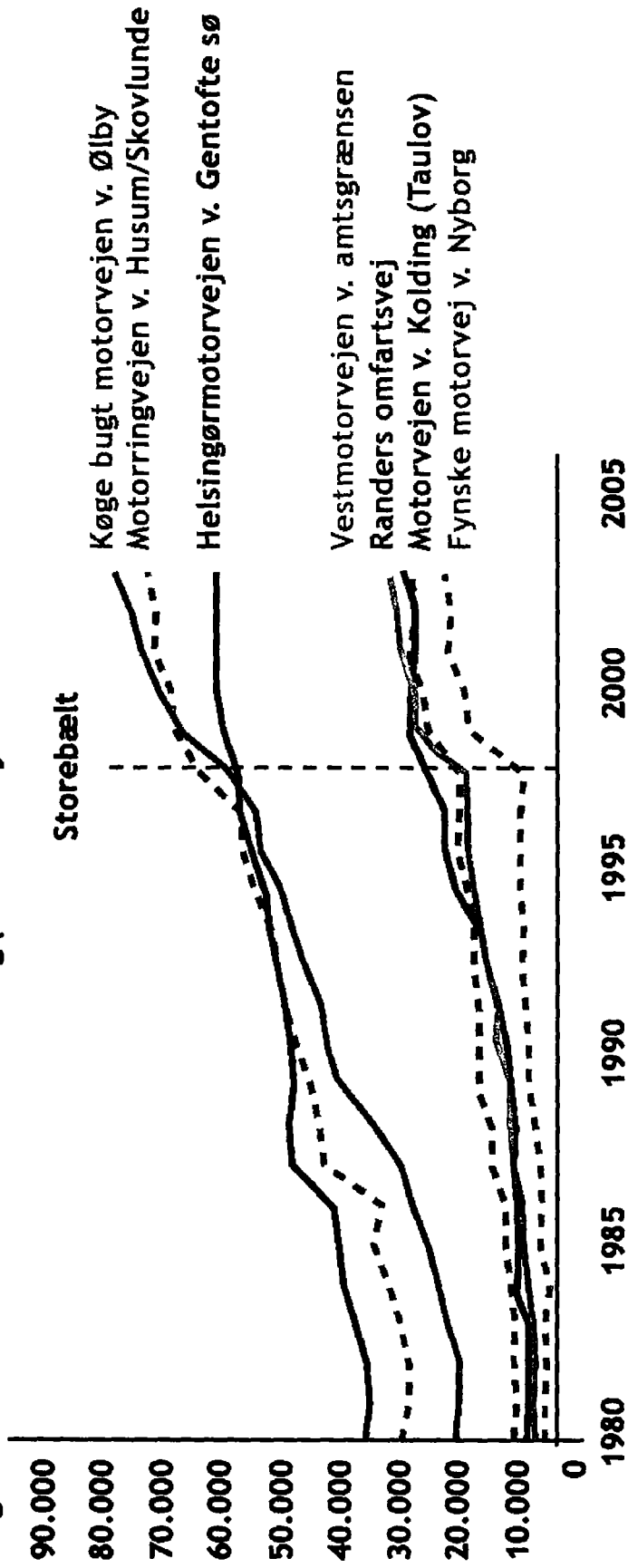
1992



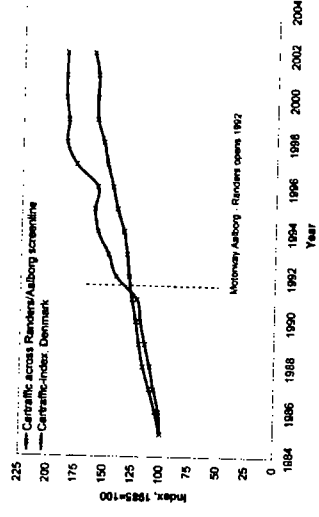
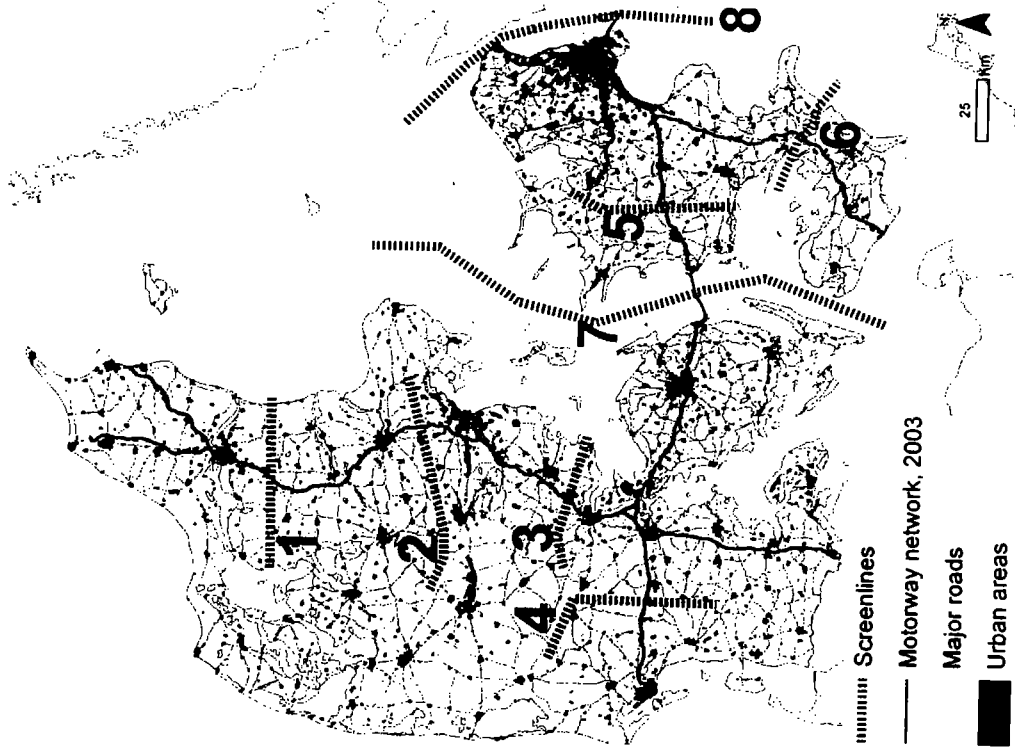
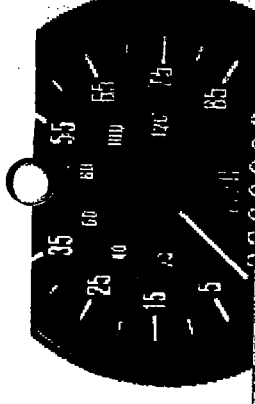
2002/2003

Trafikudvikling på motorvejene

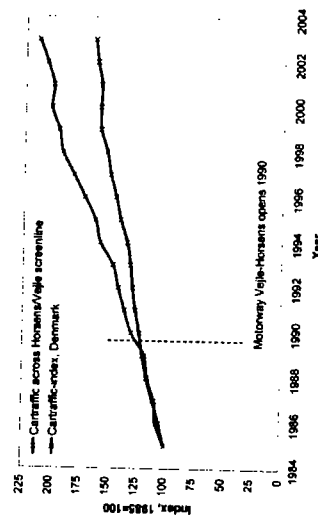
Årsdøgntrafik Trafikudvikling på motorvejene



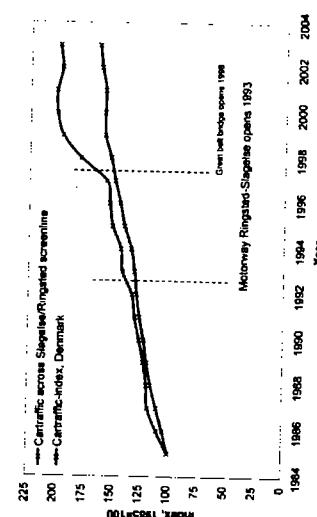
Motorveje skaber mere vækst i trafikken



Screenline 1. Cartraffic across the Randers/Aalborg screenline



Screenline 3. Cartraffic across the Horsens/Vejle screenline



Screenline 5. Cartraffic across the Slagelse/Ringsted screenline

Tilgængelighed til arbejdspladser

Antallet af arbejdspladser inden for 30 min med bil

Gennemsnit og standardafvigelse
 KVL og Værdier af
 sponsoreret af Fonden Proxima



Gennemsnit og standardafvigelse
 KVL og Værdier af
 sponsoreret af Fonden Proxima



Gennemsnit og standardafvigelse
 KVL og Værdier af
 sponsoreret af Fonden Proxima



1982

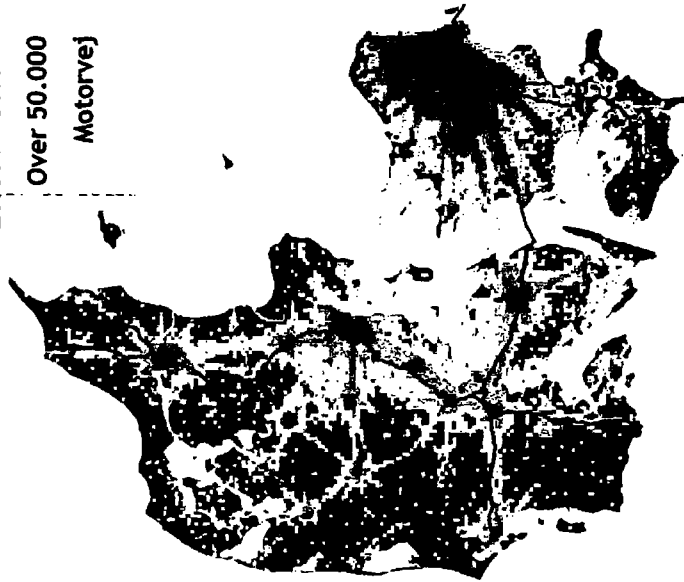
1992

2002

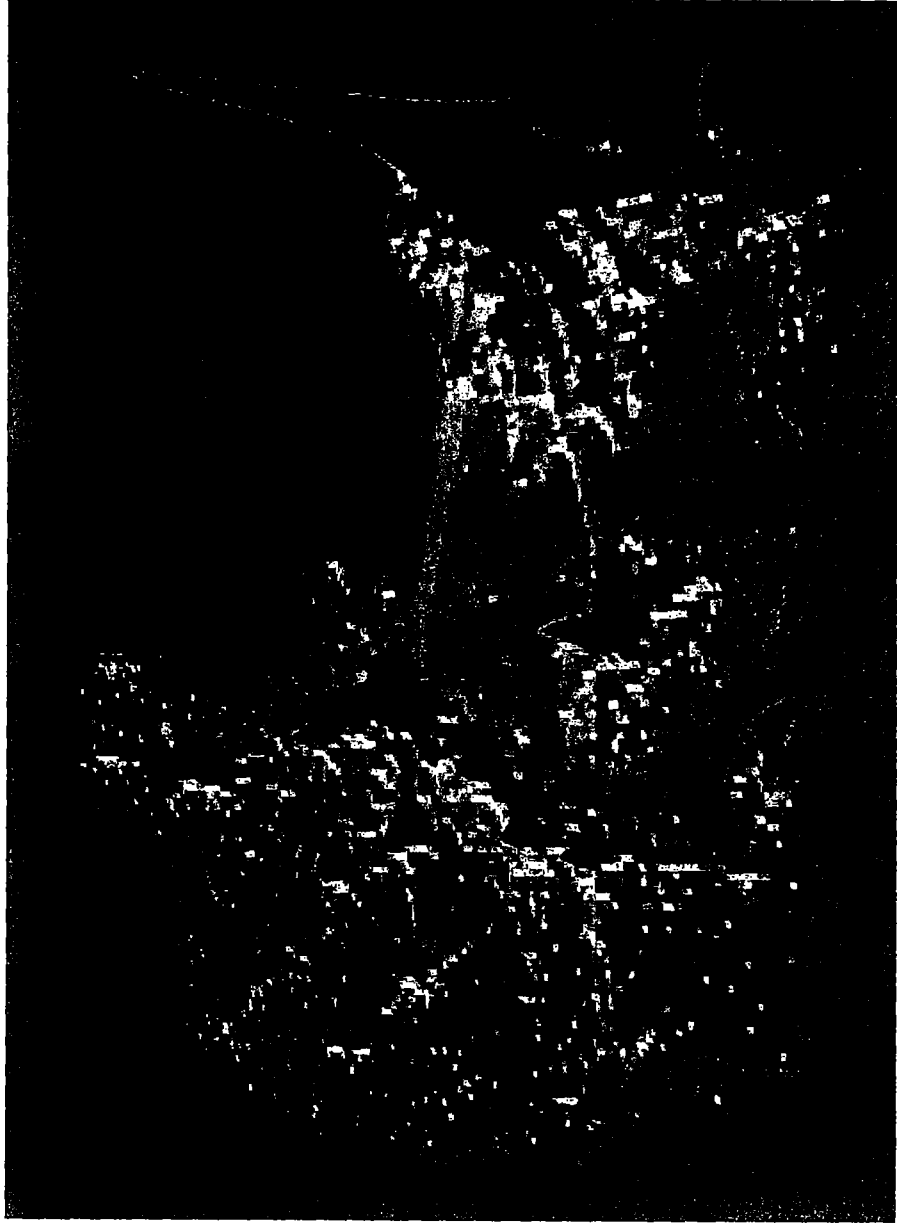
Pendlerflow

Pendlere, der på grundlag af luftlinjer mellem bolig og arbejdsstedsogne passerer givne områder

- Under 1.000
- 1.001 - 2.000
- 2.001 - 5.000
- 5.001 - 10.000
- 10.001 - 20.000
- 20.001 - 50.000
- Over 50.000
- Motorvej



Pendlerflow 2002 3D



Pendling og uddannelse

Pendlerflow for uddannelsegrupper, 2002

Byen, vejen og landskabet
 Ålborg Universitet
 KVL og Vegetation
 sponsoreret af Fonden Realdania.
 Konflikt: pend_flow_grundt_ald_v1
 Dato: 22-01-04

Forklaring: Pendlerflow for besk. m. grundskole uddannelse ved kom. skoler og efterskoler over gennemsnit.
 Dagspendling: Pendling fra sogn til sogn på baggrund af den registerbaserede arbejdsindsatsstatistik.

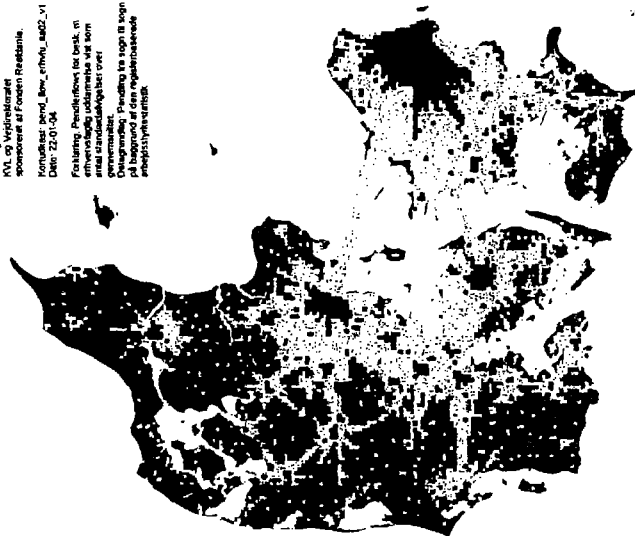


X16

- under gennemsnit
- 0-1 SD over gennemsnit
- 1-2 SD over gennemsnit
- 2-3 SD over gennemsnit
- >3 SD over gennemsnit

Byen, vejen og landskabet
 Ålborg Universitet
 KVL og Vegetation
 sponsoreret af Fonden Realdania.
 Konflikt: pend_flow_mhv_ald_v1
 Dato: 22-01-04

Forklaring: Pendlerflow for besk. m. erhvervsfaglig uddannelse ved kom. skoler og efterskoler over gennemsnit.
 Dagspendling: Pendling fra sogn til sogn på baggrund af den registerbaserede arbejdsindsatsstatistik.



X18

- under gennemsnit
- 0-1 SD over gennemsnit
- 1-2 SD over gennemsnit
- 2-3 SD over gennemsnit
- >3 SD over gennemsnit

Byen, vejen og landskabet
 Ålborg Universitet
 KVL og Vegetation
 sponsoreret af Fonden Realdania.
 Konflikt: pend_flow_mhv_ald_v1
 Dato: 22-01-04

Forklaring: Pendlerflow for besk. m. lang videregående uddannelse ved kom. skoler og efterskoler over gennemsnit.
 Dagspendling: Pendling fra sogn til sogn på baggrund af den registerbaserede arbejdsindsatsstatistik.



X19

- under gennemsnit
- 0-1 SD over gennemsnit
- 1-2 SD over gennemsnit
- 2-3 SD over gennemsnit
- >3 SD over gennemsnit

Grunduddannelse

Erhvervsfaglig uddannelse

Lang videregående uddannelse



Pendlingen og udviklingen af motorvejsnettet

		Til (arbejdssted):		
Fra (bolig):	Ingen adgang til motorvej inden for 5 km	Ingen adgang til motorvej inden for 5 km	Adgang til motorvej etableret inden for 5 km, 1982-2002	Adgang til motorvej inden for 5 km, 1982
	Ingen adgang til motorvej inden for 5 km	111%	140%	120%
	Adgang til motorvej etableret inden for 5 km, 1982-2002	120%	156%	125%
	Adgang til motorvej inden for 5 km, 1982	91%	117%	97%

Opgørelse af væksten i antallet af pendlere, der pendler over 40 km (vejafstand) og som har forskellige placeringer af bolig hhv. arbejdsområder i forhold til motorvejen.

Erhvervsbyggeri og beskæftigelse

Erhvervsbyggeri 1982-2002

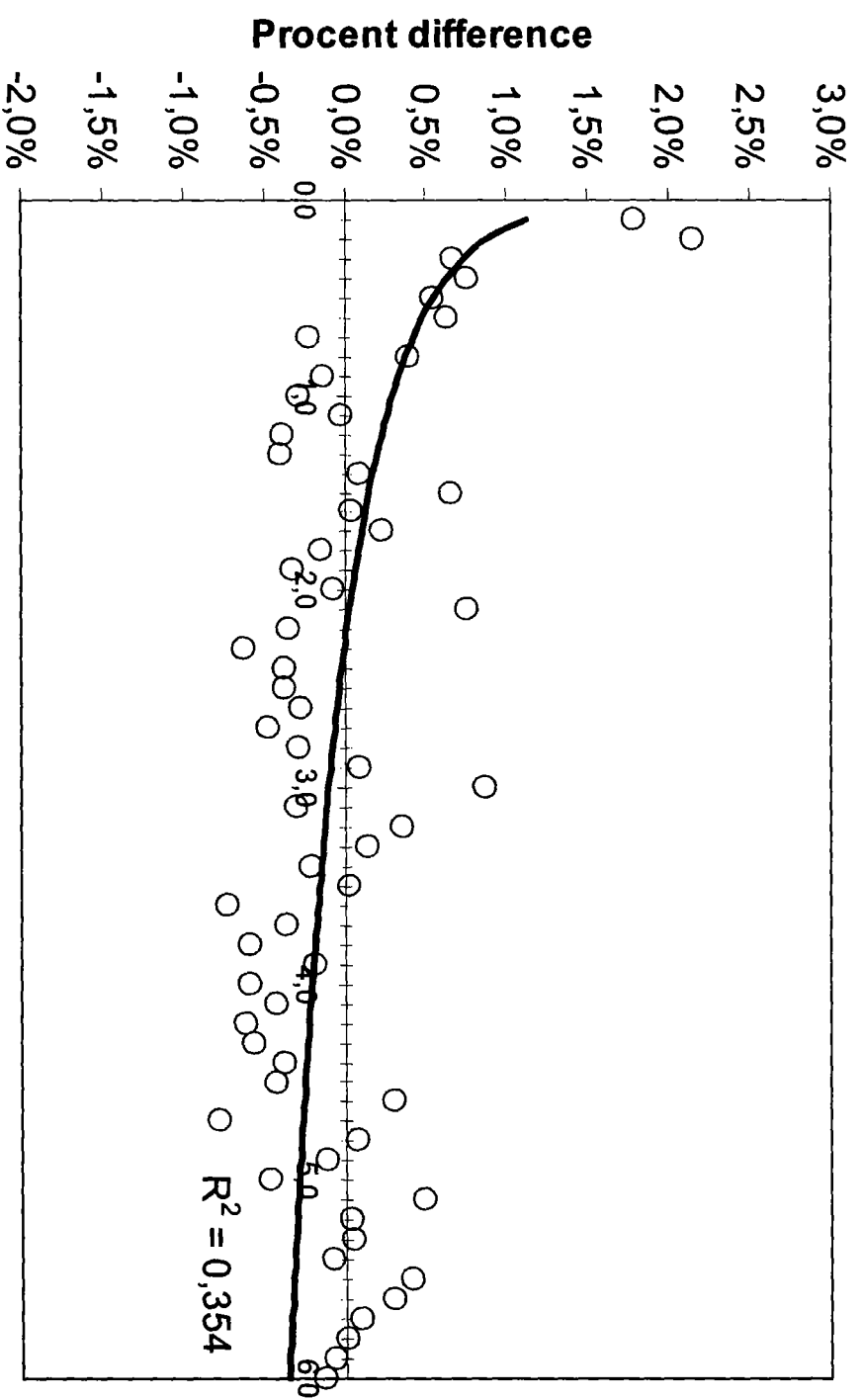
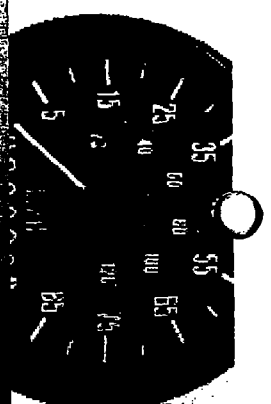


Beskæftigelse 1982-2002





Erhvervsbyggeriet 1992-2002 - set fra motor



Afstand til motorvejen (bånd af 100 meter)

Vinder i andel
af bygningsmassen

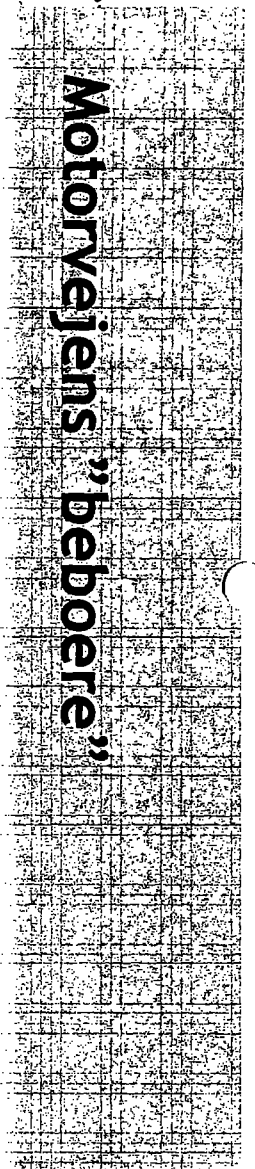


Taber i andel
af bygningsmassen

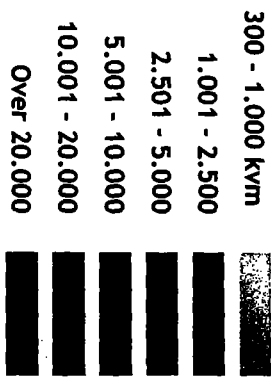




Motorvejens "beboere"



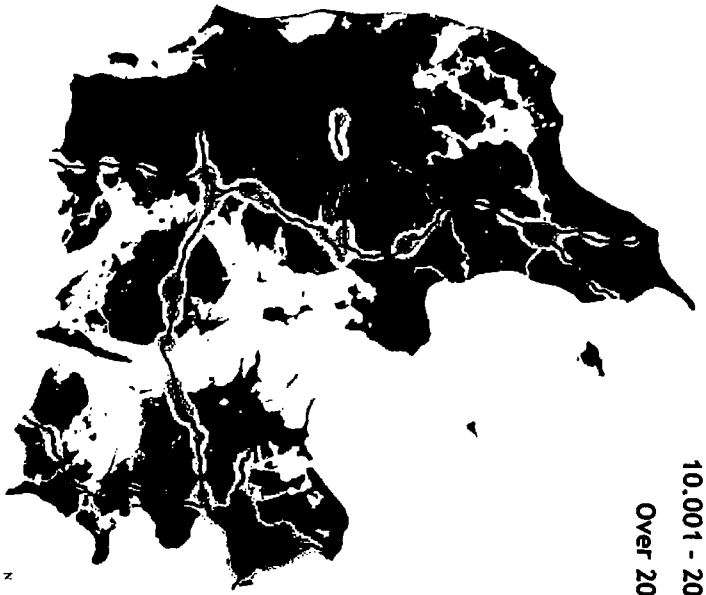
Bygningsareal/ kvadratkilometer. Bebyggelse inden for 300 meter af motorvejen



1982



1992



2002

Hvor er der blevet bygget mest op til motorvejen?

- Ved frakørsler
- Hvor der var bymæssig bebyggelse i forvejen
- Hvor motorvejen kom i nærheden af eksisterende bymæssig bebyggelse (byen vokser i retning af motorvejen)
- På lokaliteter med en central beliggenhed i Danmark og/eller i nærheden af de store byer

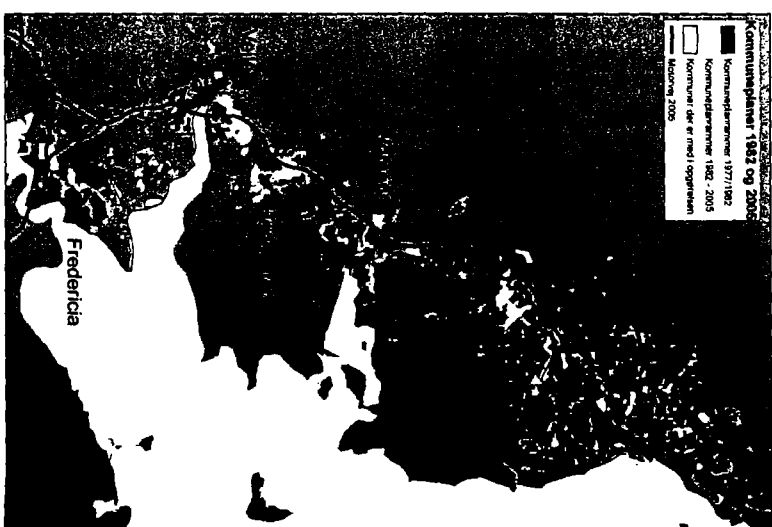
Kommuneplanernes arealudlæg langs motorvejen i Østjylland



1977 / 1982



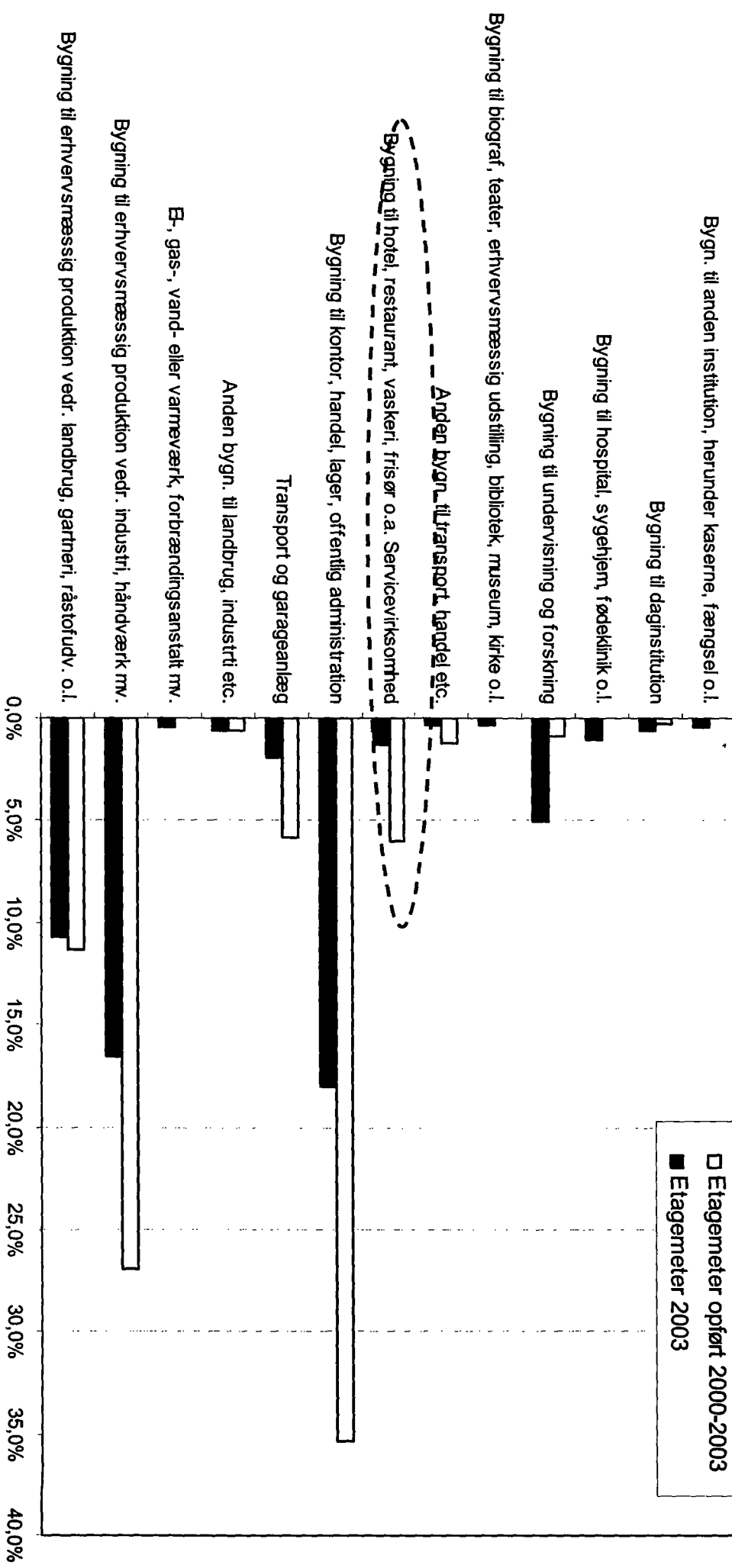
2004



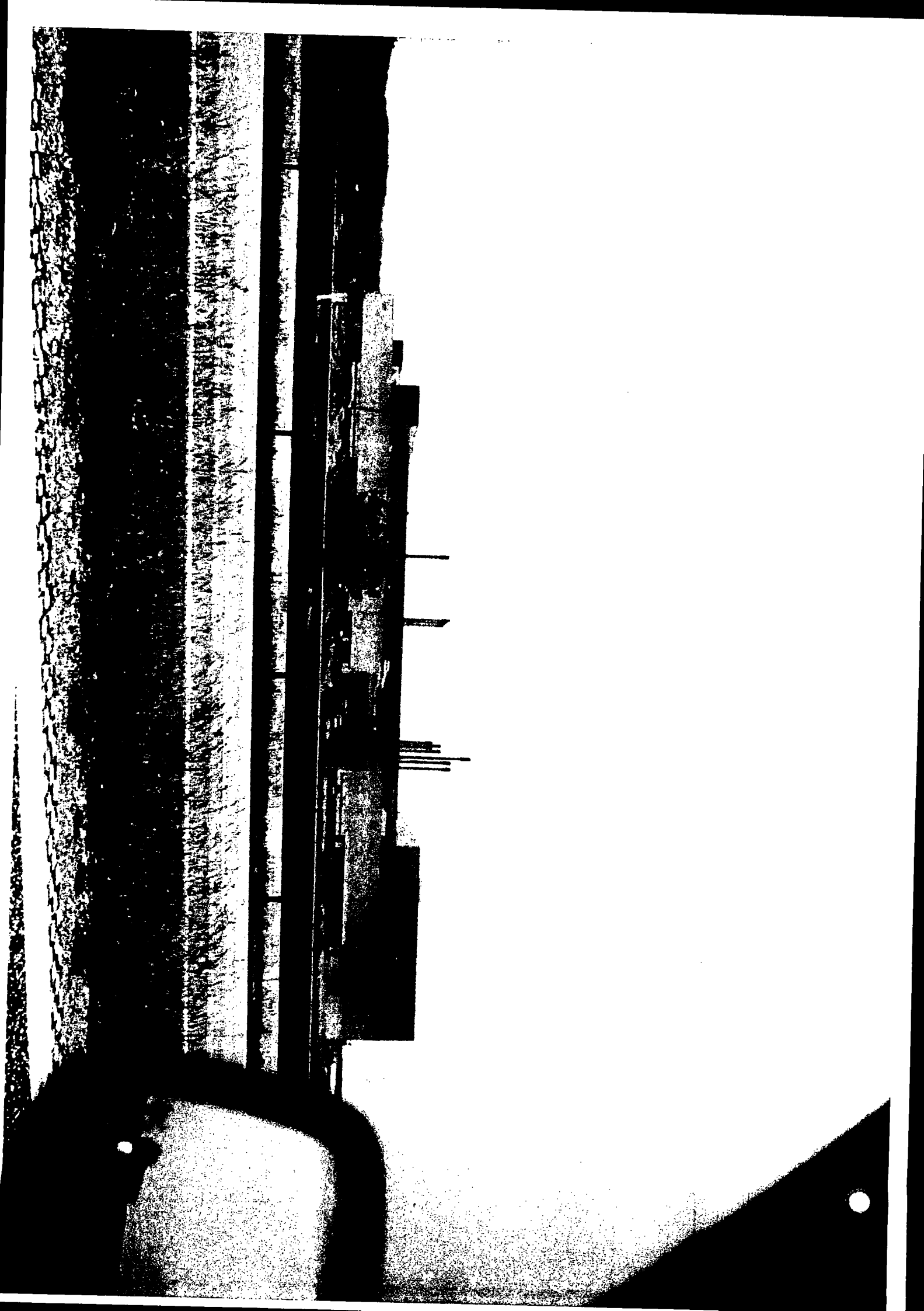
1977/82 - 2004



Nye typer af erhverv ud til motorvejen



Figur: fordelingen af etagemeter i 300 meter båndet på bygningsanvendelser





En ny motorvejsnabo ved Horsens

”... det der har vægtet til fordel for motorvejen, er transporten af grise og ferskt kød. Men der er skam også tænkt på, at de medarbejdere, som vi har og gerne vil beholde, skal kunne komme så let frem og tilbage som muligt. Hvis vi havde valgt Bjerringbro ville vi ikke være i tvivl om, at alle medarbejderne i Bjerringbro ville fortsætte, men hvor mange andre af vore nuværende medarbejdere ville vi kunne få til at køre den knap så direkte vej, for det ville virkelig tage tid. Vejen til Horsens-slagteriet er trods alt lige, og det er nemt at komme dertil.”

Gudrun Andreasen, Informationschef, Danish Crown - om betydningen af at lægge det nye slagteri i Horsens nær motorvejen

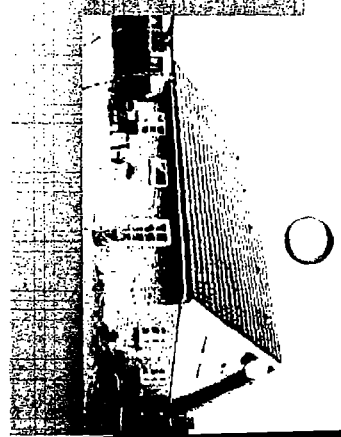


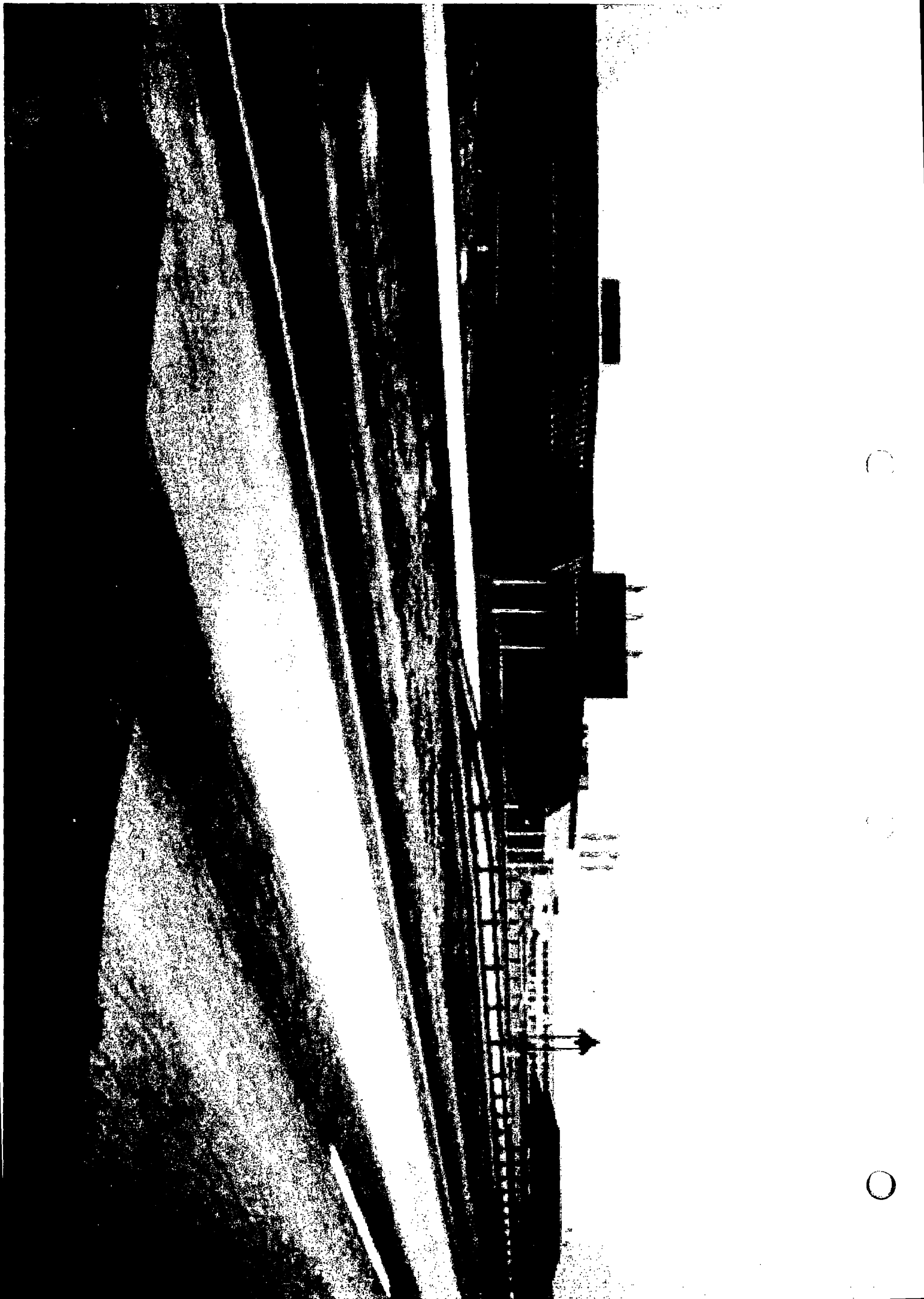


En ny motorvejsnabo ved Skanderborg

”...alle som køber grunde ud til E45, inklusive vores naboer, de køber den for synligheden. Det er en facadeejendom ikke også. Det er ligesom at købe et hus ned til vandet, her der kan man sige at det er lidt med omvendt fortegn, at man gerne vil have nogle der kigger ind på en, mere end man selv kigger ud...”

Tom Elert, Direktør for 727-communications ved Stilling - om baggrunden for udviklingen langs med motorvejen mellem Århus og Skanderborg.







En ny motorvejsnabo ved Støvring

”Jamen det har jo i hvert fald betydning for dem der...har den grundlæggende interesse for entreprenør maskiner, som får en impuls: ”jamen jeg kunne da også lige køre forbi og se”....det er ligesom på internettet, hvor meget tid bliver du på en side, hvis den er kompliceret at få op så kan det fandeme også være lige meget...Det er nøjagtigt det samme her...når man ligger og roder rundt i en by for at finde ud af hvordan man kommer derud, så kan det også være lige meget. Det tror jeg har en del at sige.”



Pratt & Whitney Corp.

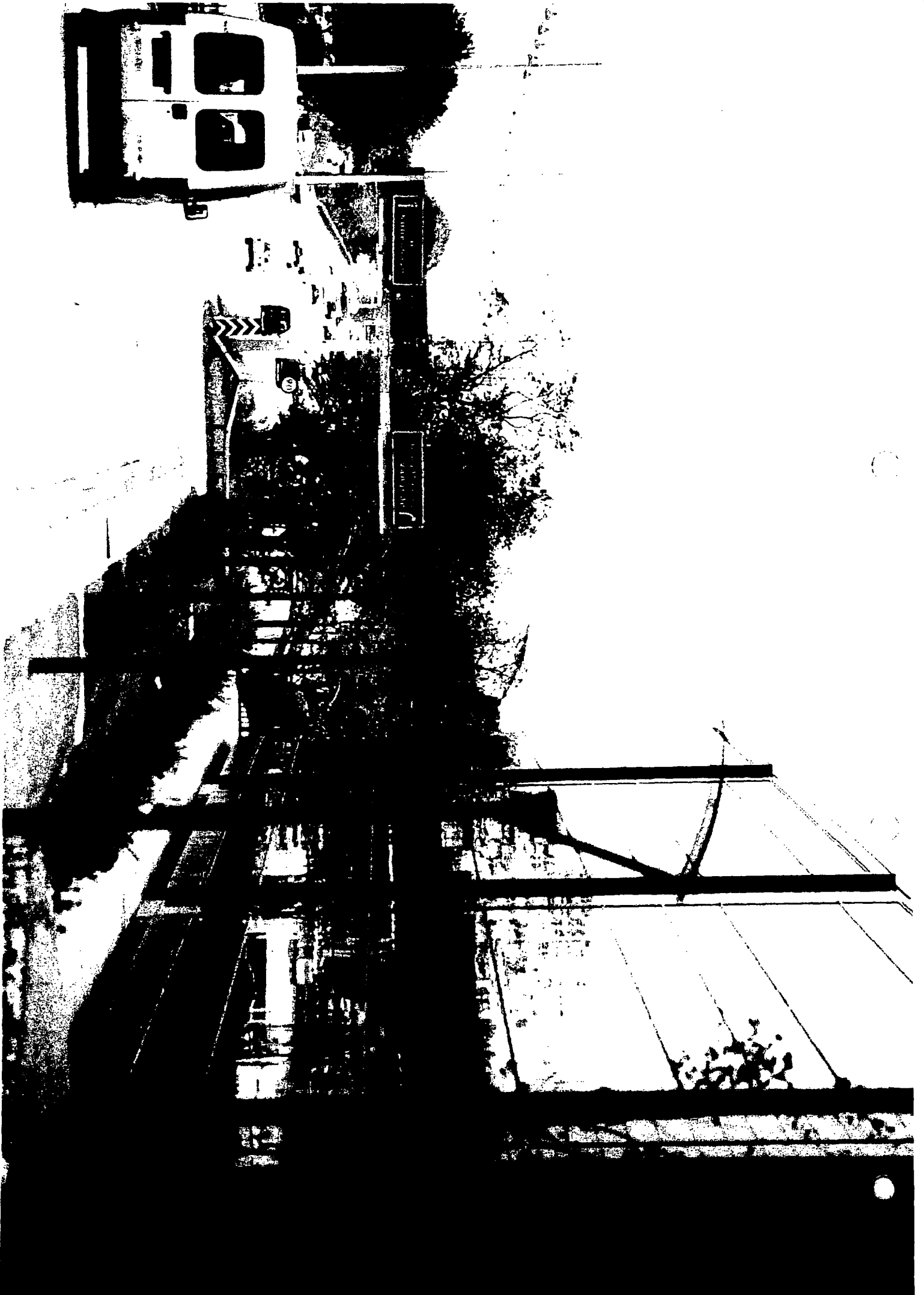




En ny motorvejsnabo ved Fredericia

”De kommer ikke fra den ene dag til den anden. Folk skifter ikke revisor, som de skifter købmand eller benzinleverandør. Men ligegyldigt, hvor vi møder folk, om det er i Skagen, København eller Esbjerg, så kender de kontoret. Det kan være, de ikke kan udtale vores fine navn, men de ved, hvem vi er.”

Lars Bæk, Partner, PricewaterhouseCoopers - om betydning af placeringen af revisionsfirmaet ud til motorvejen mellem Fredericia og Middelfart.





En ny motorvejsnabo fra Vangede

"Et er, at grunden var rigtig god, men det var også meget vigtigt for os at synliggøre at vi er en moderne service- og fremtidsorienteret virksomhed. Vi tør godt at ligge et sted, hvor folk kan se os. Nesa-huset signalerer fleksibilitet og foranderlighed i overensstemmelse med den tid, vi er i."

Lone Rasmussen, Kommunikationschef for Nesa - om baggrunden for opførelsen af det nye hovedkontor ud til Lyngbyvejen i Vangede.



Spørgsmål til debat:



↘ **SUZUKI**

MODELLER | FORHANDLERE | BRUGT SUZUKI | OM SUZUKI | ØKONOMI/PRISER | TEKNISK BREVKASSE | KONF

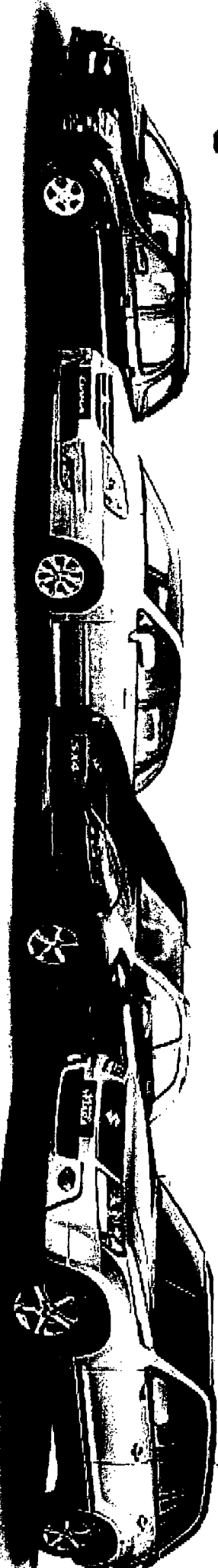
**LÆS MERE
HER**

Ignis Van

Liana Van

SX4 Van

**Grand
Vitara Van**



Fra kr. 84.990

Fra kr. 109.900

Fra kr. 109.990

Fra kr. 149.990

Ex. moms

Ex. moms

Ex. moms

Ex. moms

Grand Vitara Van fra 149.990 ex moms

Vi har valgt at neutralisere en stor del af den planlagte stigning i bilafgifterne på Grand Vitara Van. Til glæde for de danske bilkøbere.

Tilmeld dig vores nyhedsbrev her.













E-mail:



Infrastruktur i den midtjyske region - år 2007

Signaturforklaring:

-  Motorvej
-  Motortrafikvej
-  Primær vej
-  Sekundær vej
-  Jernbane
-  Lufthavn
-  Færge
-  Trafikhavn
-  Fiskerihavn
-  Containerhavn

