



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 20. november 2018
J. nr. 2018-6051

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 8. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 82:

Ministeren bedes kommentere materialet fra Trekantområdet Danmark vedrørende trængselsproblemer på det statslige vejnet i Trekantområdet, jf. TRU alm. del - bilag 52.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

”Motorvejene gennem Trekantområdet udgør, som nævnt i materialet, et vigtigt bindeled mellem Øst- og Vestdanmark og en vigtig forbindelse til landegrænsen mod Tyskland.

Det er også i Trekantområdet, at vi finder de største trafikstrømme på motorveje uden for Hovedstadsområdet. Ifølge Vejdirektoratets tællinger kører der op til 92.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn på E20 nord for Kolding, knap 92.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn på E45 ved Vejle Fjord og 79.000 på Lillebæltsbroen (baseret på tællinger fra 2017).

Flere af disse steder er der dog 3 spor i hver retning. Derfor er belastningsgraden på de jyske motorveje (forholdet mellem trafikmængde og antallet af kørespor, der er til rådighed) fortsat størst omkring Århus.

Vejdirektoratet karakteriserer belastningsgraden på en strækning som ’Kritisk’, når trafikken ligger over 95 pct. af kapaciteten 100 timer om året. Dette niveau er endnu ikke nået på motorvejene i Trekantområdet. I 2017 karakteriseres belastningen nord for Kolding som ’Stor’ (80-95 pct. af kapaciteten), mens et langt stræk ved Vejle og Horsens karakteriseres ved ’Moderat’ belastning (70-80 pct. af kapaciteten).

Det er forventningen, at belastningen af disse strækninger vil øges de kommende år, således at belastningen nogle steder vil være ’Kritisk’. Analyser med Landstrafikmodellen peger på, at størsteparten af motorvejsnettet mellem Kolding og Skanderborg samt vest om Århus, vil nå en ’Kritisk’ belastningsgrad



inden 2030. Konsekvenserne af den øgede belastning vil være faldende hastigheder og stigende behov blandt trafikanterne for at vælge tidligere eller senere rejsetidspunkter.

Vejdirektoratet gennemførte i 2011 en VVM-undersøgelse af udvidelser af E20 ved Kolding og E45 ved Fredericia fra 6 til 8 spor (to alternativer til undersøgelsens hovedforslag). For begge lokaliteter pegede analyserne på, at udbygningen og den forbedrede fremkommelighed kunne give store samfundsøkonomiske gevinster (interne rente hhv. 14,2 pct. og 15,5 pct.). Resultatet underbygger, at der er forsinkelser på de to strækninger, som det kan være samfundsøkonomisk rentabelt at afhjælpe.

I øjeblikket gennemfører Vejdirektoratet også en række planlægningsundersøgelser, der berører trafikforholdene i Trekantområdet:

- VVM vurdering af en ny midtjysk motorvej fra Haderslev til Give
- VVM vurderinger af udvidelser af E45: Vejle-Skanderborg S, Aarhus N-Randers N, og Aarhus S-Aarhus N
- Forundersøgelsen af en ny midtjysk motorvej fra Give til Hobro
- Strategisk analyse af en fast forbindelse over Kattegat

Som en del af disse undersøgelser vil betydningen for trafik og fremkommelighed i Østjylland og Trekantområdet blive vurderet.”

I forhold til muligheden for at beslutte nye infrastrukturinvesteringer er vi som bekendt udfordret til og med 2020 af, at de allerede besluttede og planlagte infrastrukturinvesteringer har oversteget det finansierede niveau. Derfor kan vi ikke aktuelt igangsætte nye infrastrukturprojekter, medmindre de er finansieret særskilt. Fra 2021 vil der igen være råderum til, at man kan overveje nye investeringer – herunder i vores infrastruktur.

I det fremadrettede perspektiv er det Regeringens holdning, at vi på transportområdet særligt bør investere i vores vejinfrastruktur. Som også statsministeren har givet udtryk for skal vi – når vi kommer nogle måneder frem – lave en ny investeringsplan. I den forbindelse er det i sagens natur relevant at inddrage projekter, der styrker fremkommeligheden, reducerer trængslen og forbedrer trafiksikkerheden.

I den forbindelse skal jeg blot bemærke, at hvis man insisterer på fortsat at prioritere de forholdsvis dyre Togfundsprojekter, så der er selvsagt færre midler til at adressere de stigende trængselsproblemer på vejene.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen