

Bilag 1: Detaljeret argumentation for forslag til nyformuleringer

Tilpasning af eksisterende prioriteter

Neden for følger argumentation for at justere de tre nuværende infrastrukturprioriteter samt bud på nyformulering.

Timemodellen:

Prioriteten, der angår Timemodellen, lyder i dag: *En styrkelse af Timemodellen i det store H med ét stop i Trekantområdet og videreført til Esbjerg og grænsen.*

Med analysen Togfonden DK fra september 2013 (udarbejdet af Trafikstyrelsen og Banedanmark) introduceres et nyt Timemodellskoncept, hvor der vil være Superlyn-stop i Fredericia, Kolding og Vejle. Der bliver hermed ikke blot ét stop, men hele tre stop i Trekantområdet. Af analysens køreplaneksempler (tabel 1, side 5) fremgår også, at det vil være muligt at tilbagelægge strækningen Odense-Esbjerg på 1 time.

En opdateret formulering af denne prioritet kunne derfor lyde: *Gennemførelse af Timemodellen med de forudsatte tre stop i Trekantområdet samt i en form, som kan understøtte "Det store H", herunder en sydgående forbindelse i Jylland, som kan bidrage til bedre forbindelse mod Hamburg*

Midtjysk Motorvej:

Prioriteten, der angår Midtjysk Motorvej, lyder: *En ny Hærvejsmotorvej til grænsen, der kan aflaste E45, og knytte an til Billund Lufthavn, hvor den endelige placering skal afgøres af en nærmere analyse.*

Der er i formuleringen tre delkriterier, dels at en Midtjysk Motorvej (som er det samme som Hærvejsmotorvejen) bør gå helt til grænsen, dels, at den skal aflaste E45 og dels, at motorvejen skal have en nærhed til Billund Lufthavn.

Konsulentfirmaet Damvad har i juni 2015 færdiggjort analysen "Hærvejsmotorvejens effekt på Billund Lufthavn", som konkluderer at Midtjysk motorvej vil give anledning til, at passagertallet stiger med ca. 50.000 udadgående passagerer, og at BNP i oplandet vil stige med ca. 1,2 mia. kr.

Der er en VVM-redegørelse for den sydlige del af Midtjysk Motorvej under udarbejdelse. VVM-redegørelsen forventes at komme i offentlig høring midt i 2019.

I VVM-redegørelsen analyseres linjeføringer, der går henholdsvis øst og vest om Billund og dermed tæt på lufthavnen. Dette underkriterium er altså indeholdt i de aktuelle analyser.

Hvad angår aflastningen af E45 tyder trafikberegninger på, at aflastningen vil være af beskedent omfang. Det synes at stå klart, at en Midtjysk Motorvej ikke vil kunne overflødiggøre en udvidelse af E45. Der er da også igangsat udarbejdelse af VVM-redegørelse for E45 på strækningen Randers N-Vejle N (med undtagelse af Aarhus S-Skanderborg S, der netop er udbygget til seks spor). I den ventede VVM-redegørelse for Midtjysk Motorvej vil der være foretaget trafikberegninger med en ny version af Landstrafikmodellen. I denne version kan trafikken beregnes særskilt i myldretiderne, så det herved bliver muligt at vurdere, om Midtjysk Motorvej kan have særlig betydning for aflastningen af E45, når trafikken er kraftigst.

Nye beregninger kan vise en større effekt end p.t. forventet, men det tyder på, at den aflastende effekt af Midtjysk Motorvej er så begrænset, at det ikke er denne effekt, der berettiger etableringen af Midtjysk Motorvej.

Derimod har hidtidige beregninger af samfundsøkonomien for Midtjysk Motorvej vist, at den har en berettigelse i sig selv, fordi samfundsøkonomien ser ud til at være god.

Det tredje delkriterium, at Midtjysk Motorvej bør gå til grænsen, er undersøgt i den strategiske analyse ”Den grænseoverskridende trafik i Jyllandskorridoren” (TRM, april 2018). Der er ikke nogen tydelig konklusion i denne analyse, men det fremgår, at samfundsøkonomien for en ny forbindelse gennem det vestlige Syd- og Sønderjylland antages at være dårligere end for en udvidelse af den sydlige del af E45. Imidlertid viser trafikberegninger, at der ikke vil være noget udtalt behov for en udvidelse af E45 ned mod grænsen, heller ikke selv om trafikken fra en ny Midtjysk Motorvej ledes denne vej.

Endvidere har Udviklingsråd Sønderjylland (URS) frafaldet deres tidligere ønske om en vestlig motorvej helt til grænsen. I stedet er ønsket nu et parallelt højklasset vejsystem, hvor Midtjysk Motorvej ender i Haderslev Nord. Det bemærkes at et sådant vejsystem ikke indgår i ministeriets liste over undersøgte projekter (bilag 3: udbygning af rute 11, som nævnes heri, refererer til nye omfartsveje ved Ribe og Skærbæk).

Den eksisterende prioritets bemærkning om, at en Midtjysk Motorvej bør gå til grænsen, er der derfor ikke længere et grundlag for at opretholde.

En opdateret formulering af denne prioritet kunne lyde: *En Midtjysk Motorvej, der knytter an til Billund Lufthavn, og har en forbindelse til E45, der giver størst mulig aflastning af E45.*

Lillebæltsforbindelse: Prioriteten, der angår forbindelse over Lillebælt, lyder: *En parallel forbindelse over Lillebælt.*

Den strategiske analyse ”En ny bane- og vejforbindelse ved Lillebælt” fra dec. 2013 konkluderer,

- at der ikke er kapacitetsmæssigt behov for en ny vejforbindelse i 2030
- at samfundsøkonomien er beregnet til 0,9 %
- at hvad angår bane, er Lillebælt ikke en flaskehals.

Ifølge den strategiske analyse er der således ikke et presserende behov for en ny forbindelse over Lillebælt. Vejdirektoratets trafikmålinger viser dog, at trafikudviklingen har været så kraftig, at behovet for en ny forbindelse over Lillebælt må formodes at vise sig tidligere end hidtil antaget.

Den nuværende formulering af denne prioritet kan derfor fastholdes.

Muligt tillæg til prioriteterne

Udbygning af E20 over Fyn:

Der er nu bevilget midler til udvidelse af E20 over Vestfyn. Strækningen syd om Odense (mellem Odense V og motorvejskryds Odense) afventer stadig at blive finansieret.

Der er lavet VVM-redegørelse for strækningen med en høj intern rente på ca. 14 %. Det nye frakørselsanlæg 50 (til Nyt OUH) har imidlertid en ualmindelig høj rente, og den resterende del af udvidelsen har derfor en betydeligt lavere rente end de 14 % (3 % i seneste genberegning).

Der er gode argumenter for at udvide også denne sidste del af E20, og E20-komiteen arbejder for at dette sker snarest.

Det kan overvejes at udvide prioriteterne med dette projekt. En formulering kunne være: *Gennemførelse af udvidelsen af E20 syd om Odense.*

Dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg:

Der er kun enkeltspor mellem Tinglev og Padborg. På EU-korridoren fra Stockholm til Syditalien er dette det eneste enkeltspor, der er tilbage. Den lave kapacitet, der er en følge af enkeltsporet, betyder, at kapacitetsudnyttelsen er høj (jf. høringsudgave af Den Statslige Trafikplan 2017-2032). Der er derfor ikke plads til mere gods, end der køres i dag, og muligheden for bedre passagerbetjening (flere tog) er meget lav.

Det kan overvejes at udvide prioriteterne med dette projekt. En formulering kunne være: *Etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.*