trekantomraadet

Infrastrukturstrategi - positionspapir pr. 20.maj 2016

20. maj 2016

BILLUND FREDERICIA HADERSLEV KOLDING MIDDELFART VEJEN VEJLE

Trekantområdet Danmark

Kolding Åpark 1
DK-6000 Kolding
T. +45 7979 7878

info@trekantomraadet.dk
www.trekantomraadet.dk

VI møder verden

Indledning

Trekantområdet er begunstiget af en central placering, hvor landets vigtigste overordnede vej- og baneforbindelser mødes. Mange virksomheder har derfor placeret sig i Trekantområdet, da det både logistik- og tilgængelighedsmæssigt er en ideel placering.

I Trekantområdets Vækststrategi fra 2013 er det et væsentligt element, at Trekantområdets centrale beliggenhed skal understøttes af en fortsat velfungerende infrastruktur, der giver optimal tilgængelighed og høj mobilitet. Optimal tilgængelighed og høj mobilitet betyder i denne sammenhæng bl.a. at Trekantområdet skal have hurtige og hyppige forbindelser til andre vigtige vækstcentre i ind-/udland, hurtige hyppige togforbindelser til landets øvrige store byer samt mod Hamburg, gode forbindelser til Billund Lufthavn samt en robust vej- og baneinfrastruktur, der kan klare nuværende og kommende trængsel når den evt. opstår.

Den overordnede infrastruktur, der skal sikre Trekantområdet den optimale tilgængelighed og høj mobilitet i forhold til omverdenen er fortrinsvis et statsligt ansvar. Det skyldes at tilgængelighed og mobiliteten i forhold til omverdenen foregår ad de overordnede statslige vej- og baneforbindelser, der passerer gennem og mødes i Trekantområdet.

Det er også på det statslige net af veje og baner de største barrierer for den optimale tilgængelighed og mobilitet eksisterer. Barriererne består for det første af de betydelige trængselsproblemer, der allerede i dag kan iagttages på de centrale del af det overordnede vejnet i området, og som ifølge diverse prognoser forventes at blive væsentligt forværret de kommende år. Disse trængselsproblemer skyldes utilstrækkelig kapacitet på de centrale dele af vejnettet. Barriererne omfatter den utidssvarende standard der eksisterer på vejforbindelserne til Billund Lufthavn, og endelig de ikke-konkurrencedygtige rejsetider der eksisterer på mange jernbaneforbindelser, hvilket også betyder en væsentlig barriere for optimal tilgængelighed og mobilitet.

Udover den statslige vej- og bane infrastruktur er Billund Lufthavn og områdets havne meget vigtige elementer i forhold til Trekantområdets optimale tilgængelighed og mobilitet i forhold til omverdenen. Disse infrastrukturfaciliteter er alle organiserede som kommunale aktieselskaber, der investerer i udbygget kapacitet og faciliteter når det ud fra en økonomisk kalkule er optimalt. Det samme kan ikke siges om de statslige infrastrukturanlæg, hvor der er adskillige projekter i Trekantområdet der er gennemanalyseret, og som har en meget høj samfundsøkonomisk forrentning, men på trods af det ikke er igangsat.

Dette positionspapir vedr. optimal tilgængelighed og høj mobilitet i forhold til omverdenen vil derfor koncentrere sig om de statslige forpligtelser på veje og bane. Strategien vil indenfor områderne vej og bane pege på de konstaterede problemer samt Trekantområdets ønsker i forhold til pågældende problemstillinger.

INFO-BOX

Det statslige planlægningssystem og statslige infrastrukturaftaler

Inden staten beslutter og igangsætter et større infrastrukturprojekt er der typisk gået et mangeårigt planlægnings- og beslutningsforløb, opdelt i et antal trin. Igangsættelse af forløbet, samt fortsættelse på næste trin kræver i hvert tilfælde en særskilt politisk beslutning, oftest aftalt som led i de løbende transportforlig.

Et typisk forløb består af:

1. Indledende undersøgelser/strategiske undersøgelser
2. Forundersøgelser
3. VVM undersøgelser. Ved visse (store) projekter på grundlag af projekteringslov
4. Anlægslov/beslutning
5. Bevilling på finansloven, og herefter egentlig igangsættelse af anlægsarbejder.

Specielt på de indledende trin følges planlægningssystematikken ikke slavisk, og i nogle tilfælde springes forundersøgelser over, eller indledende/strategiske undersøgelser slås sammen med forundersøgelser. Det er specielt tilfældet for mindre projekter.

Igangsætning af planlægning og gennemførsel af statslige infrastrukturprojekter besluttes stort set altid gennem relativt brede og længerevarende politiske forlig/aftaler, som typisk rækker over flere valgperioder. For stort set alle de infrastrukturtiltag, der er omtalt i denne strategi, er planlægnings- og beslutningsprocessen i et eller andet omfang igangsat som følge af enten ”Grøn Transport” aftalen fra januar 2009 eller Togfonden DK aftalerne fra september 2013/januar 2014.

”Grøn Transport”-aftalen - hvor den daværende VK-regering, samt S, DF, RV, SF og LA er aftalepartnere - omfatter først og fremmest Infrastrukturfonden for perioden 2009-2020. Finansieret af Infrastrukturfonden 2009-2020 er der igangsat projekter for i alt 97 mia. kr. til gennemførelse frem til 2020. Herudover er der som led i ”Grøn Transport”-aftalen igangsat og gennemført planlægning af en række projekter frem til og med VVM og evt. anlægslov, men hvor der pt. ikke nødvendigvis er penge til igangsættelse. Herudover er der som led i ”Grøn Transport”-aftalen frem til og med foråret 2014 gennemført såkaldte strategiske undersøgelser af en række store projekter, der først forventes igangsat i perioden 2020-2030 og muligvis senere. En del af de projekter hvor der allerede er gennemført VVM og evt. vedtaget anlægslov, men hvor der her og nu ikke er finansiering kan muligvis godt gennemføres inden 2020, da der løbende kommer penge tilbage til Infrastrukturfonden. Det skyldes at alle de projekter, der er igangsat med finansiering af Infrastrukturfonden er bevilget med et tillæg på 30 %. Det vil sige at der løbende kommer tilbageløb til Infrastrukturfonden i takt med at de enkelte projekter er færdiggjort, og vel at mærke er gennemført til mindre end det bevilgede beløb, inkl. 30 % tillæg. Transportministeriet har ultimo 2015 anslået, at der frem mod 2020 vil være et endnu ikke udmøntet tilbageløb til Infrastrukturfonden på 5-6 mia. kr. Det må antages at dette beløb er konservativt anslået.

Togfonden DK, der i 2013 og 2014 blev indgået mellem den daværende S-R-SF regering samt DF og EL som aftale-partnere, omfatter en række store baneprojekter som timemodellen (inkl. ny bane over Vestfyn og Vejlefjord), elektrificering og Billund-banen for i alt 28 mia. kr. Her og nu er der af de 28 mia. kr. besluttet igangsat projekter for 23 mia. kr. inkl. 30-50 % usikkerhedstillæg. Projekter for de resterende 5 mia. kr. besluttes først endeligt igangsat efter 2024. I praksis er det banestrækningen Horsens-Aarhus, hvor planlægning igangsættes nu, men hvor anlæg først igangsættes i 2024, eller tidligere hvis der forinden er sket tilbageløb på grund af billiggørelse af de igangsatte projekter. Udover de allerede principbesluttede og igangsatte projekter, kan der, såfremt der sker en billiggørelse af de igangsatte projekter, komme yderligere projekter. Her er der i forligsteksten peget på en ny bane Aarhus-Silkeborg, men den er ikke endelig besluttet. Den nuværende V regering indgår ikke som aftalepartner bag Togfond DK aftalen, og da der øjensynlig er tale om en underfinansiering i projektet er det pt. uvist om et eller flere af aftalens enkelelementer udskydes eller droppes.

Udbygning af vejnettet

Udbygning af E20 fra Nørre Aaby frem mod Odense SØ

På E20 over Vestfyn mod Odense er der allerede i dag trængselsproblemer. I Transportministeriets afrapportering fra 2013 vedrørende for de strategiske undersøgelser, konkluderes det at E20 på Vestfyn er det sted i øst-vest trafikken hvor der først vil opstå kritisk trængsel, og dermed akut behov for en kapacitetsudvidelse.

Der er gennemført VVM og vedtaget anlægslov for hele strækningen Middelfart-Odense V og Odense V – Odense SØ. Frem til ultimo 2014, blev strækningen Middelfart – Nørre Aaby udvidet, mens finansiering af den resterende del fortsat udestår.

Med den fortsatte kraftige trafikudvikling er det helt afgørende for den fortsatte trafikafvikling, at de resterende dele af projektet frem mod Odense igangsættes nu. Der er allerede nu er konstateret en ny flaskehals ved Nørre Aaby hvor motorvejen indsnævres fra 6 til 4 spor, og derudover er der generelle trængselsproblemer på hele strækningen. Prisen for den resterende del af projektet frem til Odense SØ er ca. 4 mia. kr.

Trekantområdet vil arbejde for en udbygning af E20 fra Nørre Aaby frem mod Odense SØ:

- *At de resterende etaper af udvidelsesprojektet fra Middelfart mod Odense SØ igangsættes nu, finansieret af tilbageløb til Infrastrukturfonden.*

Ny parallelforbindelse over Lillebælt

Efter E20 over Fyn bliver den nye Lillebæltsbro den næste store flaskehals i øst-vest trafikken. Allerede nu kan der imødeses store trængselsproblemer i løbet af 10-15 år.

Transportministeriet har som led i de strategiske undersøgelser, som led i ”Grøn Transport”-aftalen, vurderet forskellige muligheder for at imødegå de trængselsproblemer der forventes på Lillebælt.

En parallelforbindelse, umiddelbart ved siden af den nuværende Ny Lillebæltsbro, er ifølge Transportministeriets egne analyser den rigtige løsning. Transportministeriets analyser konkluderer således, at en parallelforbindelse er den billigste måde at forbedre vejkapaciteten over Lillebælt, den løsning der bedste aflaster vejtrafikken, og at øvrige løsningsmuligheder er mindre trafikalt hensigtsmæssige samtidig med, at der er særdeles store miljømæssige udfordringer forbundet med disse alternativer.

En parallelforbindelse er desuden den løsning, der anbefales samlet af alle kommuner i Region Syddanmark og af Region Syddanmark.

I forbindelse med undersøgelse af en parallelforbindelse for biler har Transportministeriet også undersøgt en kombineret vej og baneforbindelse. En ren vejforbindelse kan ifølge Transportministeriet anlægges for 5,5 mia. kr. En parallelforbindelse for biler kan evt. kombineres med en jernbaneforbindelse. I så fald vil prisen stige til 13-15 mia. kr. En parallelforbindelse der også inkluderer en ny højhastigheds baneforbindelse vil imidlertid, grundet krav til kurveradier, indebære omfattende indgreb overfor eksisterende bebyggelser på Jyllands-siden. En parallelforbindelse, der også inkluderer en højhastighedsjernbane, vil desuden betyde at nuværende Fredericia station ikke vil kunne blive betjent af nye hurtige togforbindelser.

Her og nu er der fra statslig side ikke besluttet at arbejde videre med en parallelforbindelse, og der er ikke afsat penge til videre planlægning.

Trekantområdet vil arbejde for en ny parallelforbindelse over Lillebælt:

- *At der tages principiel beslutning om at en parallelforbindelse er den måde kommende kapacitetsproblemer på vejforbindelsen over Lillebælt skal løses.*
- *At videre planlægning igangsættes i god tid inden kritisk trængsel over Lillebælt opstår.*
- *At der i det videre planlægningsarbejde for en parallelforbindelse skal afklares hvorvidt der skal være tale om en ren vejforbindelse eller en kombineret vej og bane forbindelse. De betydelige negative konsekvenser en parallelforbindelse, der også inkluderer en højhastighedsbane, vil indebære for Fredericia, skal i den forbindelse indgå med stor vægt.*
- *At reduktion af støjbelastning omkring såvel nuværende som kommende parallelforbindelse indgår som en vigtig del af det videre planlægningsarbejde*

Forebyggelse af trængselsproblemer på motorvejen mod Hamburg

E45/A7 forbinder Trekantområdet/Østjylland med Hamburg, og er den absolut vigtigste trafikkorridor for den danske vareeksport. På strækningen syd for Kolding mod Christiansfeld/Haderslev er der begyndende trængselsproblemer ikke mindst på grund af mange lastbiler. Ifølge Transportministeriet kan der opstå kritisk trængsel i løbet af en 10-årig periode på strækningen Kolding-Christiansfeld. På tysk side er der fra omkring Bordesholm (hvor motorvejen fra Kiel tilsluttes E45/A7) mod Hamburg allerede i dag store trængselsproblemer. Broen over Kielerkanalen er derudover et særligt problem, idet den indenfor de næste 10-11 år skal udskiftes på grund af dårlig teknisk stand.

På den tyske side er det konstateret, at der ikke er udbygningsbehov mellem grænsen og Bordesholm. På strækningen mellem Bordesholm og Elb-tunnelen er arbejdet med udvidelse med et spor i hver retning i fuld gang. Mellem Bordesholm og Motorvejskryds Hamburg Nordwest færdiggøres udvidelsen frem til ultimo 2018, mens den resterende strækning frem til Elb-tunnelen færdiggøres i hhv. 2020 og 2022-23. Der er samtidig igangsat planlægning og projektering af en ny bro over Kieler-kanalen, med henblik på at den kan være færdig i 2025-26. Forbundsregeringen har i marts 2016 offentliggjort den såkaldte Bundesverkehrswegeplan 2016-

2030. Den omfatter alle infrastrukturprojekter hvor anlæg eller planlægning/projektering kan igangsættes frem til 2030. I planen indgår der, udover en 2-sporet omfartsvej omkring Bredstedt, ingen projekter for udbygning af den såkaldte vestkystvej frem mod den dansk-tyske grænse ved Tønder.

På den danske side har strækningen fra Kolding mod den dansk-tyske grænse, som led i de strategiske undersøgelser af nord-syd forbindelser i Jylland, været analyseret. Der har desuden været gennemført en egentlig forundersøgelser vedrørende en udbygget eller ny vejforbindelse fra E20 ved Esbjerg mod grænsen ved Tønder.

Konklusionen på de nævnte analyser er, at for E45 syd for Kolding vil der være et udbygningsbehov mellem Kolding og Christiansfeld, og evt. senere videre syd på mod Haderslev/Aabenraa. Der er imidlertid ikke udsigt til nogen trængselsproblemer videre mod grænsen de næste mange årtier, da trafikintensiteten i grænsesnittet er relativt lavt. I forbindelse med analyserne vedrørende en hærvejsmotorvej er konklusionen, at den i givet fald mest hensigtsmæssig kan kobles på E45 syd for Christiansfeld, da den dermed kan afhjælpe kommende kapacitetsproblemer mellem Kolding og Christiansfeld.

Konklusionen på forundersøgelsen vedrørende en udbygning mellem E20 og Tønder, som er politisk godkendt af aftalepartierne bag ”Grøn Transport”, er at der ikke er noget grundlag for at arbejde videre med en motorvej eller motortrafikvej mellem E20 og Tønder/grænsen. Der er ikke noget trafikalt grundlag for en sådan udbygning, da den ikke vil aflaste E45 og der er som nævnt ingen planer i Tyskland om at videreføre motorvejen Hamburg-Heide mod den danske grænse.

Det er ikke pt. politisk besluttet om der skal arbejdes videre med en hærvejsmotorvej ved en egentlig forundersøgelse, og dermed ikke afsat penge her til. En hærvejsmotorvej vil koste i størrelsesordenen 15-20 mia. kr.

Trekantområdet vil arbejde for forebyggelse af trængselsproblemer på motorvejen mod Hamburg:

- *At der skal være betydelig fokus på at forebygge trængselsproblemer på den vigtige motorvejskorridor fra Trekantområdet mod Hamburg.*
- *At der umiddelbart igangsættes en forundersøgelser vedr. en hærvejsmotorvej med henblik på en VVM undersøgelse umiddelbart herefter, der kan fastlægge den endelige linjeføring, og at en sådan linjeføring fastlægges så den kan modvirke de trængselsproblemer der allerede nu kan imødeses på E45 syd for Kolding mod Christiansfeld/Haderslev.*
- *At der støttes op om at en erstatning for den nuværende vejforbindelse over Kieler-kanalen er klar i 2025.*

Anlæg af Hærvejsmotorvej der både kan aflaste E45 ved Vejle Fjord og rundt om Kolding og betjene Billund Lufthavn

Anlæg af en hærvejsmotorvej - også kaldet ”midtjysk motorvej” fra Christiansfeld/Haderslev til Hobro er en oplagte mulighed for at virkeliggøre en af regeringens

vigtigste målsætninger om vækst og udvikling i hele landet, samt løse 2 store problemer i den jyske nord-syd trafik. For det første at give Billund Lufthavn og de store turistattraktioner i Billund en tiltrængt første klasses vejbetjening, og dernæst en nødvendig yderligere aflastning af E45 i hele Østjylland og Trekantområdet – herunder ikke mindst ved Vejle Fjord og Kolding– udover regeringens allerede bebudede udbygning af E45.

Billund Lufthavn – og de store turistattraktioner i Billund - mangler i dag en højklasset opkobling til motorvejsnettet, specielt mod syd og øst. Fra øst og syd går vejen gennem Vejle by eller ad almindelige 2-sporede landeveje med begrænset kapacitet og fremkommelighed. Omkring 75-80 % af kundegrundlaget for Billund Lufthavn kommer fra østlig retning. En hærvejsmotorvej vil give Billund Lufthavn den betjening lufthavnens størrelse og betydning tilsiger, og samtidig lette fremkommeligheden for trafikken til de store turistattraktioner i Billund.

Allerede i dag er der kritisk trængsel på en række del-strækninger på E45 I Østjylland og i Trekantområdet. Der vil gradvist komme flere og flere delstrækninger hvor der opstår kritisk trængsel, og som medfører behov for en udbygning. Som konstateret i den nuværende regerings regeringsgrundlag skal der løbende ske en udbygning af E45 i Østjylland og i Trekantområdet. En særlig problematik er omkring Vejle Fjord, hvor motorvejen blev udvidet i 2010-13. Her kan det imidlertid konstateres, at trafikken fortsat udvikler sig meget kraftigt. Fra 2010 til 2015 er trafikken på Vejlefjord-broen steget knap 22 %. Det er næsten hele den stigning på 27 % som de strategiske analyser, færdiggjort i 2013, forventer for hele perioden 2010 til 2030. Alene fra 2014 til 2015 er trafikken over Vejle Fjord steget med 7,3 %. Med den nuværende stigningstakt vil der, såfremt der ikke forinden sker en aflastning, i løbet af meget få år og allersenest i 2025-2030 være behov for en ny bro over Vejle Fjord. En ny bro vil være meget indgribende i området i forhold til natur og miljø og bebyggelse. En ny bro vil desuden medføre behov for indgribende udvidelser af det lokale vejnet i og omkring tilslutningsanlæg.

Som led i de strategiske undersøgelser – igangsat som en del af ”Grøn Transport”-aftalen – er der gennemført flere analyser af en såkaldt midtjysk motorvejskorridor. De i første omgang 9 mulige korridorer/linjeføringer blev med den afsluttende analyse – afrapporteret ultimo 2013 – indsnævret til 3 principielle linjeføringer, Disse 3 principielle linjeføringer, der kan kombineres på de enkelte delafsnit, har det til fælles, at de i nord udgår fra E45 Hobro og for 2 af linjeføringerne (A og B) går til E45 lige syd for Christiansfeld. Korridor C går i syd kun til E45 ved Smidstrup/Skærup. Alle tre korridorer skærer Rute 28 øst for Billund mellem Bredsten og Vandel, og korridor A og B skærer E20 mellem Lunderskov og Harte.

Blandt de hidtidige undersøgte linjeføringer er det i realiteten, bortset fra korridor C’s tværforbindelse mod Smidstrup/Skærup, alene korridor A og B, der nu er i spil. Tværforbindelsen fra korridor C mod Smidstrup/Skærup, kombineret med korridor B, udgør tilsammen den variant der kaldes B+. Med meldinger fra den nye V-regering, er der efterfølgende, blandt andet med henblik på at undgå evt. naturmæssige problemer med linjeføringer øst for Billund, desuden bragt en linjeføring vest om

Billund i spil. En sådan linjeføring har pt. ikke været undersøgt videre mht. til natur/miljømæssige og trafikale konsekvenser.
De hidtidige gennemførte analyser tyder på, at:

- En Hærvejsmotorvej, der koster 15-20 mia. kr. at anlægge, i bedste fald kan aflaste E45 ved Vejle Fjord for 20-25 % af trafikken, og at specielt korridor A og B har en meget høj samfundsøkonomisk rentabilitet.
- Den fulde aflastning ved bl.a. Vejle Fjord først kan nås når en Hærvejsmotorvej er anlagt i sin fulde længde. En første etape fra Christiansfeld/Haderslev til Give kan kun aflaste Vejlefjordbroen i mindre omfang.
- En hærvejs-/midtjysk motorvej i sin fulde længde vil tage omkring 15 år at planlægge og anlægge. En hærvejsmotorvej kan derfor fra omkring 2030 fuldt ud bidrage til løsning af trængselsproblematikken på E45 herunder ved Vejlefjord og Kolding.
- For at en hærvejs-/midtjysk motorvej skal kunne aflaste E45, specielt ved Vejle og Kolding, i størst mulig omfang, skal den have fat i E45 både omkring Christiansfeld/Haderslev, og i E20 mod øst ved Smidstrup/Skærup.
- Den bedste aflastning af Vejlefjordbroen opnås med en østlig linjeføring i kombinationen med en forbindelse mod øst til Smidstrup/Skærup kaldet korridor B+.
- Jo længere mod vest en linjeføring går jo mindre vil aflastningen af E45 ved Vejle og Kolding blive, og at en linjeføring vest om Billund vil medføre en meget begrænset aflastning af E45 ved Vejle og Kolding.
- I forhold til betjening af Billund Lufthavn vil den tidsmæssige forskel ved de forskellige linjeføringer, for de væsentligste brugergrupper, være relativ begrænset.

I V-regeringens regeringsgrundlag er det anført, at ”Regeringen vil igangsætte en undersøgelse af en ny midtjysk motorvej på strækningen Give-Billund-Lunderskov samt løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45”. Efterfølgende er der med bl.a. henvendelse til Transportministeren og ved udvalgsspørgsmål til Transportministeren anført, at det vil være hensigtsmæssigt at en første etape går helt fra Christiansfeld/Haderslev, da der herved kan ske en betydelig aflastning omkring Kolding. Ministeren har svaret principielt positivt på disse henvendelser og spørgsmål.

Af hensyn til trafikale analyser og samfundsøkonomiske analyser, der indgår i en VVM undersøgelse, kan en VVM for 1. etape ikke gennemføres uden at hele linjeføringen er fastlagt i overordnede træk for hele strækningen Hobro-Christiansfeld/Haderslev. Det må derfor forudsættes, at der forud for gennemførelse af en VVM analyse for 1.etape, gennemføres en forundersøgelse for hele strækningen.

Der er endnu ikke taget initiativ til at igangsætte forundersøgelse af hele strækningen og VVM af den nævnte 1. etape. Igangsættelse af en forundersøgelse og efterfølgende VVM skal hvilket i givet fald formentlig godkendes i forligskredsen bag ”Grøn Transport” forliget fra 2009. Næste skridt, såfremt det skal være muligt at have en færdig hærvejsmotorvej inden 2030, er at der ved de kommende politiske forhandlinger – formentlig i efteråret 2016 - som opfølgning på de strategiske analyser, tages politisk beslutning om igangsættelse af en såkaldt forundersøgelse. En

sådan forundersøgelse skal nærmere vurdere de overordnede korridorer med hensyn til trafik, aflastning, anlægsøkonomi, natur- og miljøhensyn samt anlægsøkonomi og samfundsøkonomisk rentabilitet. Ved en sådan forundersøgelse tilvejebringes grundlaget for en egentlig VVM analyse, hvor den helt præcise linjeføring for bl.a. 1. etape kan udpeges.

Trekantområdet vil arbejde for anlæg af Hærvejsmotorvej, der både kan aflaste E45 ved Vejle Fjord og rundt om Kolding og betjene Billund Lufthavn:

- *At der umiddelbart igangsættes en forundersøgelser af en hærvejs-/midtjysk motorvej, i sin fulde længde, med henblik på en VVM undersøgelse af 1. etape Christiansfeld/Haderslev-Give, via Lunderskov/Vejen og Billund, umiddelbart herefter.*
- *At der i forundersøgelserne, og efterfølgende VVM vurdering, lægges særlig vægt på at identificere den linjeføring, der på en og samme tid bedst muligt giver Billund Lufthavn den bedst mulige opkobling til motorvejsnettet mod syd, øst og nord, og samtidigt bedst muligt aflaster E45 – specielt ved Vejle Fjord og Kolding.*
- *At der i forundersøgelser og efterfølgende VVM indgår linjeføringer både øst og vest om Billund.*
- *At arbejdet med en 1. etape Christiansfeld/Haderslev-Give igangsættes umiddelbart efter færdiggørelse af VVM, og at øvrige delstrækninger af en hærvejsmotorvej igangsættes snarest herefter, således at en hærvejsmotorvej i sin fulde længde kan være færdig senest i 2030, så bygning af en ekstra vejbro over Vejle Fjord kan undgås.*

Udbygning af E45 i Østjylland

E45 op gennem Jylland er den vigtigste rygrad i den nord-syd gående trafik. Samtidig er E45 i Østjylland under et kapacitetsmæssigt pres. Kapacitetspresset skyldes dels den overordnede nord-syd trafikstrøm mellem Nordjylland/færgehavnene i Hirtshals og Frederikshavn og det sydlige Jylland/Tyskland, men ikke mindst den stigende regionale trafik i det østjyske by-bånd mellem Haderslev og Randers.

Udbygningen af den tidligere flaskehals over Vejle Fjord blev afsluttet i 2013, og ved Kolding etableres der i 2014 en midlertidig kapacitetsudvidelse ved inddragelse af nødspor på visse del-strækninger. Der er imidlertid andre presserende kapacitetsproblemer på E45 i det østjyske, både på kort, mellemlangt og længere sigt, og en hærvejsmotorvej kan først medvirke til den nødvendige aflastning af E45 fra 2030, når den kan være færdig i sin fulde udstrækning.

I de strategiske undersøgelser, der blev afsluttet i 2013, som en del af "Grøn Transport"-aftalen, blev det konkluderet, at der inden 2030 vil opstå kritiske kapacitetsproblemer på en række strækninger, og ved en række tilslutningsanlæg. Der vil være tale om kapacitetsproblemer, der dels ikke kan vente til 2030 med at blive løst, og dels lige så meget skyldes lokal og regional trafik, der således ikke bliver afhjulpet med en hærvejsmotorvej.

Det drejer sig først og fremmest om strækningen Aarhus-Skanderborg, hvor der allerede i dag er kritisk trængsel, og derfor er et akut behov for en kapacitetsudvidelse. Dernæst vil der inden for en kort årrække (inden 2020) være behov for udbygning af en række tilslutningsanlæg, bl.a. Kolding Ø samt ved Horsens, for at forhindre yderligere trængsel på strækningerne. De kortsigtede forbedringer, der er nødvendige frem mod 2020, vil koste ca. 0,6 mia. kr.

De strategiske analyser peger dernæst på, at der i perioden 2020-2030 vil opstå kritisk trængsel på en række strækninger hvor der vil være et behov for udbygning. Det drejer sig i prioriteret rækkefølge i første omgang om strækningen mellem Kolding V og Kolding Ø, Ejer Bavnehøj-Skanderborg, omkring Randers S, mellem Kolding S og Kolding V samt mellem Aarhus V og Hadsten. Disse udvidelser, som vurderes nødvendige i perioden 2020-2030 anslås til yderligere 3,0 mia. kr. Som midlertidige foranstaltninger peger de strategiske analyser på, at der endvidere på visse strækninger evt. kan etableres mulighed for kørsel i nødsporet for at imødegå kapacitetsproblemer.

Uden en hærvejsmotorvej i 2030 vil yderligere udbygninger af E45 mellem Christiansfeld og Randers være nødvendig. Ved Vejle Fjord vil det som tidligere nævnt senest 2025-2030 være nødvendigt at udvide Vejle Fjordbroen eller bygge en ekstra bro parallelt med den eksisterende. En ny bro vil være meget indgribende i området, og både en ny bro og en udvidelse af den eksisterende vil medføre behov for indgribende udvidelser af det lokale vejnet i og omkring tilslutningsanlæg. Derudover vil det uden en hærvejsmotorvej løbende være nødvendigt at udvide E45 dels til 6 spor på de resterende strækninger, og dernæst til 8 spor på visse strækninger.

Den trafikale udvikling de seneste år har dog i vid udstrækning overhalet de trafikale beregninger, der indgik i de strategiske undersøgelser. På de fleste strækninger af E45 mellem Haderslev og Randers er det forventede trafikniveau i 2030 - i Vejdirektoratets lav-vækst scenarie (som svarer til Landstrafikmodellens vækstforventninger) - allerede realiseret i 2015, eller forventes realiseret i løbet af 2016 og 2017. Det kan dermed konstateres at behovet for kapacitetsudvidelser på E45 i Østjylland er yderligere aktualiseret.

Der er her og nu ikke afsat penge til udbygning af E45 i Østjylland, men i V-regeringens regeringsgrundlag er det anført, at man vil ” løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45”. For strækningen Aarhus-Skanderborg har Vejdirektoratet gennemført et såkaldt for-projekt, og udvidelsen af denne strækning vil koste omkring 550 mio. kr. Der er ikke pt. taget politisk initiativ til at gå videre med kapacitetsudvidelser på E45 i Østjylland, som i givet fald formentlig skal aftales i ”Grøn Transport” forligskredsen.

Trekantområdet vil arbejde for en udbygning af E45 i Østjylland:

- *At der hurtigst muligt gennemføres den nødvendige udbygning af strækningen mellem Aarhus og Skanderborg samt et antal tilslutningsanlæg.*
- *At der indenfor en kortere årrække gennemføres en række yderligere nødvendige udvidelser, herunder omkring Kolding og mellem Vejle og Skanderborg.*

- *At der samlet gennemføres de nødvendige tiltage, herunder midlertidig anvendelse af nødspor, så den nødvendige kapacitet på E45 kan opretholdes indtil en hærvejsmotorvej omkring 2030 er anlagt i sin fulde udstrækning.*

Udbygning af banenettet

Bedre togforbindelse mod Hamburg

Baneforbindelsen til Hamburg er meget vigtig for Trekantområdets overordnede tilgængelighed. Hamburg er i sig selv en vigtig destination – og Stor-Hamburg er med op mod 5 mio. indbyggere det vigtigste eksportmarked for danske virksomheders produkter. Samtidig er Hamburg udgangspunkt for højhastighedstog til mange destinationer i det øvrige Tyskland og i dets nabolande.

Trafikstrømmene over den dansk-tyske grænse er med 73.000 daglige rejsende stor, og er størrelsesmæssig på linje med trafikken over Øresund, væsentlig større end der i fremtiden forventes over Femerbælt, og ikke voldsomt meget mindre end trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, hvor der er knap 100.000 daglige rejsende.

På trods af dette trafikgrundlag er togtilbuddet over landegrænsen væsentligt mindre end på de øvrige nævnte korridorer. I dag er der i dag kun 2 daglige forbindelser med direkte tog mellem Østjylland og Hamburg. Tidsmæssigt er disse 2 daglige tog ikke konkurrencedygtige med bilen. På hele strækningen mellem Aarhus og Hamburg tager de direkte tog i dag 4-4½ time, hvilket er godt en time mere end det tager med bil.

I en analyse gennemført i 2013 af konsulentfirmaet ATKINS, for 17 østjyske kommuner, er det dokumenteret at rejsetiden Østjylland-Hamburg kan reduceres meget kraftigt, og umiddelbart uden nogen infrastruktur investeringer. Det er således muligt at reducere rejsetiden mellem Aarhus og Hamburg med umiddelbart 70 minutter, primært ved at stramme op på køreplaner og ved hjælp af administrative procedurer.

Herudover er det muligt i takt med forskellige infrastrukturforbedringer, der allerede er besluttet at gennemføre, yderligere at reducere rejsetiden med knap 25 minutter. Disse allerede gennemførte eller besluttede infrastrukturforbedringer omfatter bl.a. det nu gennemførte dobbeltspor Vamdrup-Vojens, nye signaler, elektrificering, samt diverse forbedringer som led i gennemførsel af Timemodellen.

Herudover vil det med en række ikke besluttede infrastrukturforbedringer, herunder dobbeltspor Tinglev-Padborg samt omlægning af banen over Kieler-kanalen ved Rendsburg, være muligt at reducere rejsetiden yderligere med omkring 5 minutter, samt forøge antallet af tog. Dobbeltspor på stækningen Tinglev-Padborg vurderes til at koste omkring 0,4-0,5 mia. kr.

Fra statens side er der her og nu ingen planer om forbedringer i togtrafikken mellem Østjylland og Hamburg. Der foreligger en anlægslov for dobbeltsporet Tinglev-Padborg, men der er ikke afsat penge til udbygningen. Syd for grænsen er der fortsat

et lokalt og regionalt initiativ for at en ny vejforbindelse over Kieler-kanalen, som aflæser for den nuværende der kun har ca. 10-11 års rest-levetid, sker i form af en ny kombineret vej- og banetunnel under Kielerkanalen ved Rendsburg. Den nuværende baneforbindelse over Kieler-kanalen foregår – i en lang sløjfe - over en over 100 år gammel bro, hvor der bl.a. er vægtbegrænsning og langsom kørsel. En ny kombineret vej- og baneforbindelse over Kieler-kanalen kunne derfor være en oplagt mulighed. Her og nu har de tyske infrastrukturmyndigheder alene igangsat projektering af en ny erstatningsbro for vejforbindelsen.

Trekantområdet vil arbejde for en bedre togforbindelse mod Hamburg:

- *At togoperatørerne (bl.a. DSB) pålægges hurtigst muligt gennem øget fokus og opstramning af køreplaner og fjernelse af administrative procedurer, at opprioritere de direkte togforbindelser mellem Østjylland og Hamburg, så der kan indsættes hurtigere og flere togforbindelser.*
- *At de allerede besluttede infrastrukturforbedringer, der gennemføres de næste 10 år udnyttes til flere og hurtigere direkte tog Østjylland-Hamburg.*
- *At det manglende dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg hurtigst muligt gennemføres*
- *At der bakkes op om det lokale og regionale initiativ i Schleswig-Holstein for en ny kombineret motorvejs- og banetunnel under Kielerkanalen*

Ny bane Vejle-Billund

Direkte togforbindelse mellem Billund lufthavn og de vigtigste byområder den betjener, har stor betydning for lufthavnens videre udvikling og mulighed for at tiltrække ny ruter og passagerer. Direkte togforbindelse til Billund lufthavn fra Trekantområdets fra større byer vil, med Billund lufthavns mange ruter til udenlandske knudepunkter, være en vigtig brik for at sikre Trekantområdets internationale tilgængelighed. Endelig vil en baneforbindelse til Billund også øge muligheden for de store turistattraktioner i Billund for at tiltrække publikum.

En betingelse for at der kan gennemføres direkte tog mellem Billund og f.eks. Fredericia, Odense og Kolding er, udover den planlagte bane Billund-Jelling, for det første at der sker kapacitetsforbedringer på Vejle-Jelling banen gennem Grejsdalen. Dernæst er det vigtigt at banen til Billund elektrificeres samtidigt med strækningen Vejle-Jelling-Herning i 2024-26, da alle øvrige tog på strækningen Vejle-Herning-Struer fra det tidspunkt vil være elektriske. En opgradering af banen gennem Grejsdalen vil desuden kunne nedsætte rejsetiden til Billund.

Direkte tog fra Billund til Aarhus, hvor mange flyrejsende kommer fra/til, vil kræve yderligere betydelige investeringer, og indgår ikke i det besluttede projekt.

Med aftale i forligskredsen bag Togfonden DK primo maj 2014, er det besluttet at forbindelsen til Billund skal være en konventionel bane via Jelling – i tilknytning til Vejle-Herning banen, og at den skal være færdig senest i 2020. Der er med denne aftale, fra Togfonden DK, afsat 16 mio. kr. til VVM undersøgelse samt 734 mio. kr.

til selve anlægget, inkl. 50 % usikkerhedstillæg. Det er samtidigt besluttet at elektrificering, kapacitetsudvidelser Vejle - Jelling skal indgå i VVM undersøgelsen. VVM undersøgelsen forventes afsluttet i 2016-17.

Trekantområdet vil arbejde for en ny bane Vejle-Billund:

- *At der i forbindelsen med den nye bane Jelling-Billund gennemføres den nødvendige kapacitets- og hastighedsudbygning af Grejsdalsbanen samtidig med Billund-Jelling banens bygning frem til 2020, så der kan gennemføres direkte tog mod Fredericia, Kolding, og Odense.*
- *At Billund-Jelling banen i forbindelse med dens anlæg forberedes for elektrificering, så elektrificering gennemføres samtidig med Vejle-Jelling-Herning banen i 2024-26.*
- *At der ved Billund banens åbning indsættes direkte tog mod Fredericia, Odense og Kolding*
- *At der på længere sigt arbejdes med at tilvejebringe mulighed for direkte tog Billund-Aarhus.*

Højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen

Hurtige direkte tog mellem landets større byer skal sikre togtrafikken en større markedsandel i landsdel trafikken, og skal samtidig sikre en større mobilitet og sammenhæng mellem landsdelene.

Med Togfonden DK- aftalen er det besluttet, at der frem til 2025, med den såkaldte Timemodel, skal gennemføres en ambitiøs udbygning af hovedbanenettet mellem København og hhv. Aarhus/Aalborg og Esbjerg, med elektrificering, nye banestrækninger, opgraderinger og nye hurtige tog.

Hovedmålet med Timemodellen er, at der skal kunne indsættes hurtige tog mellem København og Aalborg, med stop i Odense og Aarhus på max 3 timer, og København-Esbjerg på max. 2 timer, med stop i Odense, og med max. 1 time mellem de enkelte byer. Som en del af den præsenterede plan for timemodellen er det forudsat, at også Fredericia, Kolding, Vejle, Horsens og Randers skal betjenes med de hurtige superlyntog, og dermed få fordelen af væsentligt forkortede rejsetider til København.

Timemodellen vil formentlig skabe en helt ny måde at anvende fjerntog i Danmark på. I modsætning til nu vil der ikke være tale om koble dele af togene af, som fortsætter mod f.eks. Herning-Struer eller Viborg-Skive. Superlyntogene vil køre til Aalborg og Esbjerg uden at der kobles vogne af og på undervejs. Vejle bliver således med timemodellen et vigtigt knudepunkt for rejsende til/fra Herning-Holstebro-Struer, der forudsættes at skifte til timemodellens superlyntog i Vejle.

Gennemførelse af Togfonden DK/Timemodellen projekterne er aftalt i et forlig mellem den daværende SSFR- regering sammen med DF og EL. Venstre indgår således ikke i forliget. Da den aftalte primære finansiering – Nordsøolie beskatning – øjensynlig ikke er til stede i fornødent omfang, er det pt. uvist hvordan og hvorledes

den nødvendige yderligere finansiering tilvejebringes, og/eller om et eller flere elementer i aftalen udskydes eller opgives. Der foreligger imidlertid et forlig mellem et stadig eksisterende flertal i folketinget, herunder om at evt. nødvendig yderligere finansiering skal tilvejebringes via finansloven. Umiddelbart vil der være stor tilbageholdenhed til at bryde et eksisterende forlig.

Trekantområdet vil arbejde for højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen:

- *At togoperatøren for de kommende superlyntog giver de tre hovedbyer Fredericia, Kolding og Vejle en højfrekvent betjening med hurtige direkte tog mod København, Odense, Aarhus og Hamburg.*

S-togs lignende togbetjening internt i Trekantområdet

Bedre intern togbetjening i Trekantområdet kan medvirke til i endnu højere grad at gøre Trekantområdet til et sammenhængende arbejdskraftopland, og samtidig udgøre et reelt alternativ for mange bilpendlere, og dermed modvirke trængsel på vejene. Det vil alt i alt øge muligheden for vækst og velstand i Trekantområdet.

Der har igennem en del år været arbejdet på at etablere en ny station/stoppested i Erritsø, med henblik på at betjene Erritsø-området, inklusiv det store uddannelsesområde, med regionaltog. Trafikstyrelsen har i en stationsanalyse fra 2014 konkluderet at potentialet for en regionaltogsstation placeret ved Snaremosevej i Erritsø er så lovende, at der bør udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag til videre politisk behandling. Der er endnu ikke fra statslig side fulgt op på denne konklusion.

Med det seneste køreplanskift (dec. 2015) er der sket væsentlige forbedringer af dele af den interne togbetjening i Trekantområdet. Mellem Fredericia og Aarhus er der således i myldretiderne 4 tog i timen. Grundet manglende kapacitet på strækningen er det dog ikke muligt at gennemføre denne betjening på alle tider af dagen og med faste minuttal. Det er endvidere ikke umiddelbart muligt at gennemføre den samme betjening helt til Kolding og videre herfra.

Når og hvis de planlagte kapacitetsmæssige udbygninger på Vestfyn og i Østjylland, der er inkluderet i Togfond DK projektet, er gennemført, giver det imidlertid mulighed for en væsentlig forbedring af den lokale togbetjening. Det vil i den situation være muligt at gennemføre en lokal/regional togbetjening i retning af et S-togs lignende system. Det vil sige hurtigere højfrekvent togbetjening (3-4 tog i timen) og på faste minuttal.

En sådan bedre togbetjening er nævnt i aftalen om Togfond DK, men står og falder med gennemførelse af denne plan.

Trekantområdet vil arbejde for S-togs lignende togbetjening internt i Trekantområdet:

- *At der i overensstemmelse med Trafikstyrelsens anbefaling hurtigst muligt udarbejdes et beslutningsgrundlag for en regionaltogsstation ved Snaremosevej i Erritsø, og at en sådan regionaltogsstation derefter snarest muligt anlægges.*

- *At fremtidens togsystemer tilrettelægges, så der internt i Trekantområdet kan etableres en S-togs lignende betjening, med faste minuttal og 3-4 tog i timen, mellem Billund/Give/Aarhus via Vejle og Fredericia mod hhv. Kolding og Vejen/Vojens og mod Odense via stoppesteder i Erritsø og på Vestfyn.*