

## **Ny Midtjysk Motorvej kan stå færdig ca. 2021-2024**

### **- hvor der er vilje er der en Hærvejsmotorvej**

*Trekantområdet, som er en sammenslutning af kommunerne Billund, Fredericia, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle har bedt det rådgivende ingeniørfirma Rambøll om at undersøge den kortest mulige tidsplan ved at gennemføre en ca. 170 km lang "Ny Midtjysk Motorvej" - eller "Hærvejsmotorvejen", som den også kaldes - fra Skærup/Kolding til Støvring.*

*Resultatet af undersøgelsen viser, at Hærvejsmotorvejen i et best-case scenarie og med den fornødne politiske vilje kan stå færdig ca. 2021-2024, såfremt processen igangsættes nu.*

### **Baggrund**

Den bærende idé med Hærvejsmotorvejen er at skabe et tostrengt motorvejsnet ned/op igennem Jylland, som vil være robust overfor fremtidens trafikale udfordringer på vejnettet og som først og fremmest vil lette presset på den allerede nu overbelastede E45, herunder på Vejle fjordbroen.

Hærvejsmotorvejen har i de senere år været genstand for flere undersøgelser. En analyse fra Cowi fra 2012 viser eksempelvis, at Hærvejsmotorvejen kan flytte knap 20.000 daglige bilister svarende til hver fjerde væk fra Vejle fjordbroen, hvis den står færdig i 2020. Vejle fjordbroen er allerede Danmarks mest trafikerede bro med over 62.000 daglige bilister, som i 2020 er skønnet at stige til 77.500 daglige bilister.

Det er altså afgørende, at Hærvejsmotorvejen gennemføres tidsnok til, at de investeringer i kapacitetsudvidelser, som ellers ville være nødvendige at foretage på E45 kan undværes eller rettere sagt, bruges mere optimalt. Prisen for en ny "hel" motorvej med to spor i hver retning er nemlig stort set den samme, som det koster at udbygge en eksisterende med ét spor mere i hver retning, og som kun giver knap den halve kapacitetsforbedring.

Transportministeriet har som led i "Aftalen om grøn transportpolitik af 29. januar 2009" og i tilhørende kommissorium for den "strategiske analyse for udbygningsmulighederne i Østjylland" også peget på muligheden for at anlægge en ny nord/sydgående midtjysk motorvejskorridor. En indledende linjeføringscreening af 9 mulige linjeføringer er gennemført af Niras i 2010. Én af disse linjer er en 170 km lang motorvej fra Skærup/Kolding til Støvring benævnt "Hærvejsmotorvejen – østlig linjeføring", se nedenstående kort. Den samlede anlægspris er vurderet til 13-16 mia. kr.

Den østlige linjeføring er den linje som ifølge trafikprognoserne vil kunne flytte flest biler fra E45, og det er beregnet, at den vil kunne reducere rejsetiden mellem Kolding og Aalborg med ca. 20 min og rejsetiden mellem Kolding og Viborg med op til ca. 40 min. Det er derfor den linje som nærværende undersøgelser først og fremmest har taget udgangspunkt i.

Udover aflastning af E45 er der også peget på, at en Hærvejsmotorvej kan være med til at skabe en direkte forbindelse til Billund Lufthavn fra Sønderjyske Motorvej og det sydlige Danmark, ligesom den kan være med til at understøtte en by- og erhvervsudvikling i det midtjyske område.



Ny Midtjysk Motorvej – Hærvejsmotorvejen "Østlig linjeføring" vist med rødt (baseret på kort fra Vejdirektoratet)

## Tidsplan

Vurderingen af mulig tidsplan tager udgangspunkt i Vejdirektoratets sædvanlige opdeling i 5 anlægsfaser:

<b>Fase 1</b>	Forundersøgelse (Projekteringslov)
<b>Fase 2</b>	VVM-undersøgelse (Anlægslov)
<b>Fase 3</b>	Projekt til linje- og detailbesigtigelse (skitseprojektering)
<b>Fase 4</b>	Projekt til anlæg herunder til ekspropriation (detail- og udbudsprojektering)
<b>Fase 5</b>	Anlæg og ibrugtagning

Vejdirektoratets fasesystem

Disse faser gennemgås i det følgende, og indenfor hver fase identificeres forhold og forudsætninger, som har indflydelse på tidsforbruget ved anlæg af Hærvejsmotorvejen. Og der opstilles i den forbindelse 3 tidsmæssige scenarier for gennemførelsen:

- En "Traditionel", som svarer til det forløb, der er set ved lignende motorvejsprojekter i Danmark igennem de seneste 20-30 år.
- En "Optimeret", hvor den traditionelle er optimeret på visse punkter og som kan betragtes som et middel-scenarier.
- Et "Best Case scenario", hvor "alle sten" så at sige er ryddet af vejen og hvor alternative metoder i højere grad bringes i spil

## **Fase 1-2 Indledende undersøgelser, projekteringslov, VVM og anlægslov**

Det tidsmæssige forløb i Fase 1-2 er meget vanskeligt at vurdere. Udfordringerne i denne fase kan kort beskrives som "den første svære politiske proces frem til og med anlægsloven". En proces, der er taget hul på, og som fortsættes i Transportministeriet blandt med hjælp af den såkaldte "Landstrafikmodel", som indeholder en trafikprognosemodel, som skal medvirke til en samlet prioritering af de fremtidige trafikinvesteringer på vejområdet.

En afgørende faktor er den vedvarende og vedholdende lokal- og landspolitiske opbakning til projektet, som skal skabe det nødvendige flertal for vedtagelse af projekteringslov og efterfølgende anlægslov. Det forudsætter, at der igangsættes en strategisk analyse, hvor de nævnte 9 linjer, som er i spil, reduceres til én måske 2-3 linjer gennem udarbejdelse af en linjevalgsrapport og efterfølgende valg af linje.

Kan der ikke umiddelbart skabes flertal for én sammenhængende Hærvejsmotorvej fra Skærup/Kolding til Støvring, kan strækningen alternativt udbygges over flere årtier gennem en lang række mindre projekter og deletaper, som så hen af vejen blive til en sammenhængende motorvej. Ligeledes bør alternative linjeføringer, der eventuelt kan afkorte den samlede længde undersøges, idet dette vil have en positiv effekt på økonomien og tidsforbruget og dermed på projektets samlede realisering.

Linjevalgsrapportens formål er derfor at beskrive én eller evt. 2-3 korridorer i en bredde på 3-5 km, hvor vejen kan placeres, herunder de udfordringer og løsningsmuligheder som de rummer. Rapporten danner grundlag for Projekteringsloven.

Forundersøgelser i forbindelse med linjevalgsrapporten udarbejdes bl.a. i samarbejde med kommunerne og her er en enighed vigtig - ikke kun i blandt de direkte berørte kommuner men også de øvrige kommuner i Jylland.

Der er i Danmark tradition for meget grundige forundersøgelser og supplerende undersøgelser i forbindelse med VVM-processen, hvor hvert blad populært sagt bliver vendt. Processen omfatter indledende høringer, natur- og miljøundersøgelser (herunder biologiske undersøgelser af flora og fauna), skitseprojekt, afværgeforanstaltninger og godkendelse, som også må formodes at have stor offentlig fokus.

Når VVM-processen er tilendebragt udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til Transportministeriet, hvorefter folketinget har mulighed for at vedtage en Anlægslov, hvor der kun er én linje tilbage. Korridorbredden er nu et par hundrede meter.

4-5 år	6-9 år	10-13 år
Best Case	Optimeret	Traditionel

*Fase 1-2 Forundersøgelser, projekteringslov, VVM og anlægslov*

### Traditionel

Den 170 km lange strækning vil typisk blive delt op i et passende antal etaper, som kan behandles og anlægges successivt og uafhængigt af hinanden. En af fordelene ved denne fremgangsmåde, er strækningen kan adskilles VVM-teknisk, som f.eks. kan betyde, at en særlig udfordring et sted på

strækningen ikke sætter hele processen i stå. En etapelængde på ca. 30-45 km vurderes som passende, hvilket i givet fald vil give 4 overordnede etaper.

De nye højklassede veje omkring Herning, som er en del af "De Jyske tværveje", og som omfattede 45 km motorveje og motortrafikvej blev gennemført efter lignende principper, og det tog 10 år fra de første indledende undersøgelser til anlægsloven var vedtaget. Da Hærvejsmotorvejen er mere end 3 gange så lang, så kan tidsforbruget let løbe op i nogle år ekstra.

### Optimeret

I et middelscenarie med generel stor opbakning til projektet vurderes det muligt at fremme den traditionelle fremgangsmåde, således at fase 1-2 kan gennemføres i løbet af ca. 6-9 år.

### Best Case

Givet den fornødne politiske vilje, såvel landspolitisk som lokalpolitisk i gennem hele fase 1-2, hvor man ikke støder på uventede "sten på vejen", og ved at gennemføre forundersøgelser og VVM-processen for det samlede anlæg samtidig – eventuelt i deletapper, som parallelt udbudte opgaver – vurderes det muligt at gennemføre processen frem mod anlægslov i løbet af 4-5 år.

På strækningen Holstebro-Herning har Vejdirektoratet eksempelvis siden januar 2009 gennemført en tilsvarende proces, og forventer nu offentliggørelse af VVM-redegørelse og offentlige høringer til sommer - det svarer med andre ord til ca. 4 år. Beslutning om vedtagelse af anlægslov vil skulle ske efterfølgende. Det må vurderes, at sammenhængen til Akutsygehuset ved Gødstrup har været med til fremme processen, ligesom stor entydighed om linjeføringen fra A til B for den ca. 35 km lange strækning givet har spillet en positiv rolle.

Andre tilsvarende eksempler er set på nylige baneprojekter.

## **Fase 3-4 Projektering, lodsejere, besigtigelse og ekspropriation**

Fase 3-4 omfatter skitseprojektering frem til og afholdelse af linjebesigtigelse, detailprojektering frem til og afholdelse af detailbesigtigelse, typisk også hovedprojekt frem til udbud og kontrahering samt afholdelse af ekspropriationsforretninger.

Projektering af 170 km motorvej og håndtering af op til 15-1600 lodsejere er en stor opgave at gennemføre – ikke mindst for den Statslige Jyske Ekspropriationskommission.

3-4 år	5-6 år	7-10 år
Best Case	Optimeret	Traditionel

*Fase 3-4 Detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation*

### Traditionel

Kommissionens arbejde vil blive indledt, når linjeføringen er fastlagt i Anlægsloven efter VVM-redegørelsen. Forløbet vil traditionelt være:

1. Linjebesigtigelse
2. Vurdering af anlæg
3. Detailbesigtigelse og jordfordeling
4. Ekspropriationsforretninger

De 4 overordnede etaper opdeles typisk yderligere – eksempelvis i 8, så der må regnes med 8 ekspropriationsetaper á ca. 200 lodsejere. Med kun én og samme kommission til at gennemføre processen vil tiden, som angivet nedenunder for én ekspropriationsetape på ca. 20-25 km's længde skulle multipliceres med ca. 7.

Forberedelse af besigtigelsesmateriale	2 mdr.
Linjebesigtigelse	4 mdr.
Projektvurdering	2 mdr.
Detailbesigtigelse	4 mdr.
Ekspropriationsforretning	5 mdr.
<b>Samlet tid</b>	<b>17 mdr. (~ ca. 1½ år)</b>

*Sædvanligt tidsforbrug til fase 3/4 ved ca. 25 km statsvejsanlæg*

For en samlet strækning på 170 km vil tidsforbruget skønsmæssigt derfor være 7-10 år (17 mdr. x ca. 7).

### Optimeret

Vejlovens § 46 stk. 2 indeholder en mulighed for, at transportministeren kan bestemme, at ekspropriationerne sker ved kommunal foranstaltning. Det forudsætter, at de omkring 8 kommuner, der er omfattet af den midtjyske motorvej, er indstillet på at medvirke aktivt til en hurtig gennemførelse af projektet.

I et sådant scenarie kan linje- og detailbesigtigelse ske ved en fælles besigtigelse og tilhørende drøftelse med de berørte ejere, og flere kommuner vil kunne arbejde samtidig i processen. Endvidere er den kommunale ekspropriationsbeslutning uafhængig af spørgsmålet om erstatningsfastsættelsen.

Projektet kan således igangsættes 4 uger efter, at byrådet har truffet ekspropriationsbeslutning. Dette betyder, at den normale proces med varighed på ca. 7-10 år, kan reduceres til ca. 2 år. Da der imidlertid vil være tale om en etapeopdeling (4 etaper) med et vist overlap må det påregnes, at den kommunale ekspropriationsproces vil kunne gennemføres inden for i alt 5-6 år.

Det skal bemærkes, at der ikke hidtil er set mange eksempler på anvendelse af den kommunale ekspropriationsproces til gennemførelse af motorvejsanlæg. Processen blev gennemført for Søften-Skødstrup Motorvejen på Djursland, hvor daværende Århus Amt havde ansvaret for ekspropriationerne.

Alternativt vil staten også kunne vælge at oprette supplerende ekspropriationskommissioner (3-4 stykker), som vil kunne gennemføre de nødvendige rettighedserhvervelser efter en tilsvarende fremgangsmåde og med tilsvarende tidsgevinst.

### Best Case

I et Best Case scenario, hvor der afsættes de tilstrækkelige ressourcer til at projektering og arealerhvervelse kan ske ved en række parallelle forløb – uanset om sidstnævnte sker ved kommunal foranstaltning eller i statslig regi, vurderes det muligt at skære tiden i fase 3-4 yderligere ned til ca. 3-4 år.

## **Fase 5 Anlæg og åbning**

Fase 5 omfatter udførelse i marken, åbning og ibrugtagning.

3-4 år	5-7 år	8-12 år
Best Case	Optimeret	Traditionel

*Fase 5 Anlæg og ibrugtagning*

### Traditionel

Det har i en lang årrække været normen at udbyde motorvejsarbejder i Danmark i fagentrepriser, f.eks. jordarbejder for sig i entrepriseafsnit på op til ca. 10 km længde, som har passeret godt til strukturen på det danske entreprenørmarked og som har resulteret i gunstige anlægspriser.

Udførelse i fagentrepriser varer traditionelt ca. 1 år for broerne og 3 år for jord- og belægningsarbejderne for hvert entrepriseafsnit. 10 successive entrepriseafsnit (op til 15-20 km for hver) igangsat med et års mellemrum vil dermed tage op til 8-12 år at anlægge.

### Optimeret

Indenfor de seneste år har der også været gennemført en række totalentrepriser, hvor entreprenøren har stået for detailprojektering og udførelse af alle fagområder på 10-12 km motorvej. Senest er der gennemført et OPP-projekt, Kliplev – Sønderborg, hvor 26 km motorvej er gennemført af én udenlandsk entreprenør (anlægsudgift 1,1 mia. kr.) i løbet af en anlægsperiode på omkring 2 år.

Andre eksempler på større anlægsentrepriser er set ved udbygningen af Ring 3 i København, Åhavevej i Aarhus og på Nordhavnsvej i København samt også planlagt anvendt på motorvejen ved Silkeborg. Endvidere planlægges den nye bane København-Ringsted også gennemført som store totalentrepriser.

I udlandet har man eksempelvis i Polen gennemført anlæg af ca. 150 km motorvej på A1, som et OPP-projekt indenfor en samlet anlægstid på 7 år.

Strategien med udbud af større og større entrepriser er et led i den stigende internationalisering, som også er udmøntet i EU-samarbejdet. Vi vil fortsat se udenlandske firmaer byde ind på de store opgaver, og danske entreprenørkonsortier vil gradvist kunne matche opgavernes omfang, ligesom vi vil se udvidede samarbejder mellem danske og udenlandske firmaer.

Det vurderes dog, at der er grænser for hvor store entrepriser, der bør udbydes, idet eksempler fra udlandet viser større risiko for konkurser under vejs ved meget store entrepriser.

Hærvejsmotorvejen med den foreslåede linjeføring og længde på ca. 170 km og en anlægspris i omegnen af 15 mia. kr. vil kunne opdeles i 4 etaper. Hver etape vil udførelsesmæssigt kunne udbydes i ca. 2-4 hoved- eller totalentrepriser (evt. som et OPP-projekt a la Kliplev-Sønderborg) á ca. 1-1,5 mia. kr. svarende til entrepriseafsnit på op til ca. 20 km.

En delvis parallel udførelse med 1 års overlap af de 4 etaper med en udførelsestid på 3 år for hver etape vurderes gennemførlig. Dette giver en samlet anlægstid på ca. 5-7 år.

Fremdriften i udførelsen må også ses i sammenhæng med, hvordan midlerne kan tilvejebringes og afsættes på finansloven. En alternativ finansiering via eksempelvis en pensionskasse vurderes ikke at fremme processen, idet markedsrenten vil være højere i en sådan konstellation end den, som staten kan låne til. Tilsvarende vurderes det heller ikke realistisk at anlægge vejen som en betalingsmotorvej.

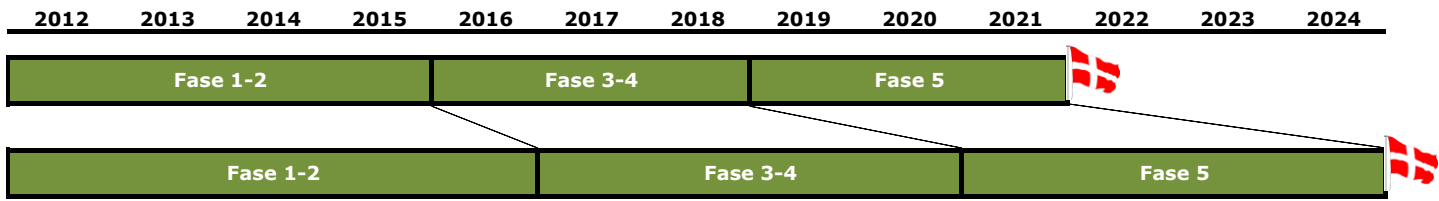
For at det samlede anlægsarbejde skal kunne gennemføres indenfor de her estimerede 6 år, er det derfor nødvendigt med årlige bevillinger alene til dette projekt på op til 3-4 mia. kr. Til sammenligning bliver der i dag (2012) anlagt nye motorveje og andre større statsveje for et total beløb på ca. 6 mia. kr.

### Best Case

I allerbedste fald, og med de fornødne bevillinger vil strækningen kunne udføres af en række konsortier, hver med entrepriseafsnit på mellem 30 og 45 km, som udføres samtidigt. Dette vil kunne reducere tidsforbruget i fase 5 til ca. 3-4 år.

### **Konklusion**

Den samlede tidsplan i et Best Case scenario viser dermed, at Hærvejsmotorvejen vil kunne anlægges i løbet af ca. 10-13 år og dermed kunne tages i brug et sted i mellem 2021 og 2024, se figuren nedenfor.



Samlet tidsplan (Best Case) for Hærvejsmotorvejen

Helt afgørende er som nævnt den politiske vilje, så Hærvejsmotorvejen kan blive igangsat og gennemført rettidigt, dvs. snarest muligt. På den måde vil alle de fordele, den indebærer, kunne udnyttes, og der vil kunne ske en optimal udnyttelse af de investeringer i kapacitetsudvidelser, som ellers er nødvendige at foretage på det østjyske motorvejsnet. Hvor der er vilje er der en Hærvejsmotorvej.