

Jubel på heden over motorvej - hoveddrysten hos trafikforskere

Trafik: En ny midtjysk motorvej fra Hobro i nord til Haderslev i syd vækker jubel hos mange jyske tilhængere. Til gengæld ryster trafikforsker på hovedet, fordi det ikke er her, der er mest trængsel.

LARS FROM
lars.from@jp.dk

Mange jyske bilister og ikke mindst lobbyisterne hos Hærvejskomiteen i Midtjylland har svært ved at få armene ned, efter at regeringen har præsenteret sit nye regeringsgrundlag. Her har den nye treklovrergering placeret en ny midtjysk motorvej langs Hærvejen øverst på listen over fremtidige trafikinvesteringer – og lover samtidig, at motorvejen skal gå helt fra Hobro til Haderslev, og at der skal laves en forundersøgelse i 2017.

Til gengæld ryster trafikforsker og professor Mogens Fosgerau fra DTU Transport på hovedet over udmeldingen, der efter hans mening er udtryk for, at man ikke vil bruge pengene til trafikinvesteringer, så man »samfundsøkonomisk får mest trafikafvikling for pengene«. Fordi trængslen og dermed også relevansen af nye trafikinvesteringer efter hans vurdering er langt større omkring København end i Midtjylland.

Chefkonsulent Niels Græsbøll Olesen fra erhvervsrådgivningsfirmaet

Trekantområdet Danmark er dog ikke i tvivl om, at udmeldingen er godt nyt for både erhvervsliv og trafikanter i store dele af Midtjylland.

»Vi glæder os, fordi en hærvejsmotorvej grundlæggende er en god idé, og fordi det er den eneste måde, man kan aflaste trafikken på Vejle Fjord-broen, der formentlig vil nå sin kapacitetsgrænse langt tidligere end i 2028-30, som Vejdirektoratet har forudsat,« lyder forklaringen fra Niels Græsbøll Olesen.

Vejle Fjord

Han arbejder tæt sammen med Hærvejskomiteen, der i årevis har forsøgt at overbevise folketingspolitikkerne om, at en ny motorvej ned gennem Midtjylland er den eneste rigtige måde at få gjort noget ved trafikproblemerne i Østjylland i almindelighed og over Vejle Fjord i særdeleshed – ligesom det efter mange mening vil give bedre adgang til Billund Lufthavn og sætte skub i den økonomiske udvikling i store dele af Midtjylland.

Vejdirektoratet har i sine prognoser for fremtidens trafikudvikling over Vejle Fjord kalkuleret med en trafikvækst på 1,2 pct. om året –

fakta er, at trafikken siden 2010 er vokset med ca. 5 pct. om året.

»Allerede nu er der store problemer med trængsel på E45. Nord for Vejle kan motorvejen udvides, men over fjorden vil en ny bro ikke alene blive hamrende dyr, den er også uønsket af de lokale. Derfor er den eneste mulighed en ny, velplacert hærvejsmotorvej ned gennem Jylland,« mener Niels Græsbøll Olesen.

Forskellige analyser fra både Vejdirektoratet og fra Hærvejskomiteen har vist, at man i bedste fald kan aflaste Vejle Fjord-broen med 20-25 pct. af trafikken med en ny hærvejsmotorvej – afhængigt af, hvor den nye motorvej præcis placeres og især af, hvor langt mod vest den kommer til at gå, og af om der kommer en forbindelse på tværs mod Fyn og Sjælland.

Jo længere mod vest motorvejen placeres, jo mindre bliver aflastningen. Den dyreste løsning længst mod øst ventes at koste på den anden side af 20 mia. kr.

På DTU i Lyngby er Mogens Fosgerau ikke imponeret over regeringens planer om en hærvejsmotorvej.

»Hvis man ser på Vejdirek-

toratets seneste kort over, hvor der er trængsel på vejene i Danmark, er der ingen steder i Jylland og på Fyn, hvor trængslen betegnes som »kritisk«. Det er der til gengæld mange steder omkring København, f.eks. på hele Ring 3. Ser man på Jylland, kan man se, at der, hvor man vil placere en ny motorvej, er alle vejstrækninger helt grønne – fordi trafikbelastningen er meget lav,« lyder det fra Mogens Fosgerau.

Østjysk trængsel en myte

Han henviser til Vejdirektoratets rapport »Statsvejnettet 2016«, der inddeler belastningen af vejene i kategorier, hvor rød er kritisk, orange er stor, gul er moderat, og grøn er lav belastning.

»Her kan man se, at der er størst trængsel omkring København, men ikke er kritisk trængsel på E45 og slet ikke på Den Jyske Højderyg. Det ser ud, som om man ikke dirigerer pengene derhen, hvor trængslen er størst. Derved løber man en væsentlig risiko for, at man ikke får nok ud af sine investeringer. Fordi man bruger pengene på noget, der kun giver en lille forbedring, i stedet for på noget, der giver en stor forbedring,«

Hærvejsmotorvej rykker nærmere

En ny midtjysk motorvej er med den nye regering rykket markant frem på listen over prioriterede infrastrukturprojekter.

MULIG LINJEFØRING



KILDE: VEJDIREKTORATET
GRAFIK: THORGERD BROMI

NY MOTORVEJ

Hærvejsmotorvej

- Fra Hobro til Haderslev.
- Længde: Op til 181 km.
- Pris: 15-22 mia. kr.
- Vil tidligst kunne stå færdig ca. 2024.
- Kan flytte knap 20.000 biler fra E45.
- 19.000-47.000 biler forventes i 2030 at ville benytte en evt. hærvejsmotorvej.

Kilde: Midtjysk motorvej, Vejdirektoratet 2016

siger Mogens Fosgerau, der betegner det som en myte, at der er voldsom trængsel på motorvejen i Østjylland.

Trafikforsker Harry Lahrmann fra Aalborg Universitet mener, at man kan ansøge fremtidens vejprojekter på forskellig vis:

»Hvis man ønsker et samfund, hvor indbyggerne skal være mere og mere mobile, så er en hærvejsmotorvej et godt bud. Hvis man ønsker et samfund med en bæredygtig udvikling og et bæredygtigt forbrug af ressourcer, så er en hærvejsmotorvej nok ikke den rigtige vej at gå. Men det er politik, og det kan man have forskellige holdninger til,« siger Harry Lahrmann.

Mens store investeringer i kollektiv trafik som metro og letbaner ofte, rent samfundsøkonomisk, viser sig at være en dårlig forretning, så peger Niels Græsbøll Olesen på, at samfundsøkonomien ved en hærvejsmotorvej er i top:

»Alle de mulige korridorer, man har undersøgt, har en samfundsøkonomisk forrentning på 8-9 pct. Lige nu er der kun to projekter med en bedre forrentning, det er en udvidelse af motorvejen omkring Kolding og Ring 5 ved København.«

I dag er Hærvejen mange steder blot en smal grusvej, hvor hestevogn er at foretrække frem for moderne biler – som her ved Glvskud.

Illustration: Tobias Neumann Pedersen