

Lad os handle inden vi rammer endnu en flaskehals på hovedpulsåren E45 Randers til Aarhus

På strækningen mellem Randers N og Aarhus N er trafikken ikke længere blot tæt – den er ved at nå sit vendepunkt. Vejdirektoratet peger på, at strækningen bevæger sig ind i en fase med "stor trængsel" med store tidstab og produktivitetssomkostninger. Stor trængsel er sidste fase inden niveauet for kritisk trængsel med markant lavere hastigheder, store tidstab og lange kødannelser over længere tidsrum.

Det er derfor afgørende at strækningen udvides til tre spor i hver retning før trængslen når den kritiske belastningsgrad.

Afgørende for pendling og arbejdsmarkedet

I Østjylland udgør E45 den centrale transportkorridor, som forbinder de store jyske byer fra syd til nord. Korridoren er kritisk infrastruktur og en afgørende livsnerve for ikke bare Østjylland, men hele Jylland. E45 binder arbejdsmarked, godstransport og hverdagsmobilitet sammen på tværs af landsdelen.

E45's centrale rolle betyder samtidig, at korridoren skal håndtere stadig større trafikmængder. I takt med at pendlertrafikken vokser, øges presset på vejens kapacitet, og særligt strækningen mellem Randers N og Aarhus N står over for stigende trængselsudfordringer.

Figur 1: Estimerede belastningsgrader på statsvejnettet, 2035



Kilde: Vejdirektoratet.

Note: Kortet viser niveauet for, hvor belastet vejnettet er i hver strækning 100. mest trafikerede time i 2035. Beregningen er gennemført med udgangspunkt i trafikberegninger for 2035 med Grøn Mobilitetsmodel. På kortet er der taget højde for nye vejanlæg, tilslutningsanlæg og udbygninger, som er besluttet og finansieret. Fremskrivningen af trafikken er behæftet med usikkerhed. Belastningsgraderne er baseret på den trafikvækst, som Grøn Mobilitetsmodel beregner for de enkelte vejstrækninger. Den gennemsnitlige årlige vækst for trafikken på motorveje er frem mod 2035 beregnet til 2,0 % p.a. og 0,3 % p.a. for trafikken på øvrige statsveje. Der kan være mindre forskelle i de

Side 1 af 4



1 MIO
BORGERE



70.000
VIRSMHEDER



500.000
ARBEJDSPLADSER

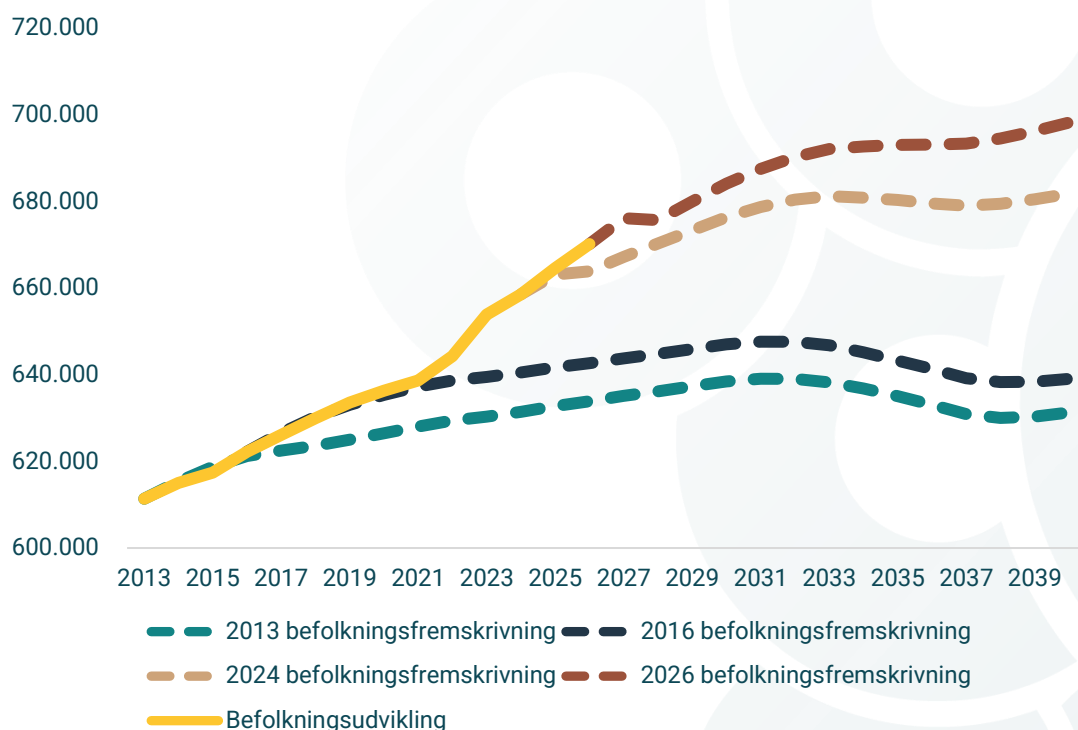
BUSINESS
REGION
AARHUS

Stor trængsel i 2035

En fremskrivning af trafikken på strækningen viser, at der i 2035 forventes at være en belastningsgrad på 80-95 pct. svarende til kategorien stor trængsel (Figur 1). Fremskrivningen af trafikbelastningen i Figur 1 er baseret på Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning fra 2016 og medregner dermed ikke den markant opjusterede befolkningsudvikling i Østjylland:

For de 20-69-årige i Østjylland er befolkningstallet i 2035 opjusteret med næsten 50.000 personer fra 2016- til 2026-fremskrivningen fra 643.272 til 693.041 personer (Figur 2).

Figur 2: **Befolkningsudvikling- og fremskrivninger for RAR Østjylland, 20-69 år**



Kilde: Danmarks Statistik.

Note: Figuren angiver hhv. den reelle befolkningsudvikling (gul) samt befolkningsfremskrivninger for 20-69-årige for RAR Østjylland beregnet af Danmarks Statistik frem mod 2040 fra årene 2013 (grøn), 2016 (blå), 2024 (sand) og 2026 (brun).

Tog og busforbindelser mellem Randers og Aarhus er ikke et alternativ

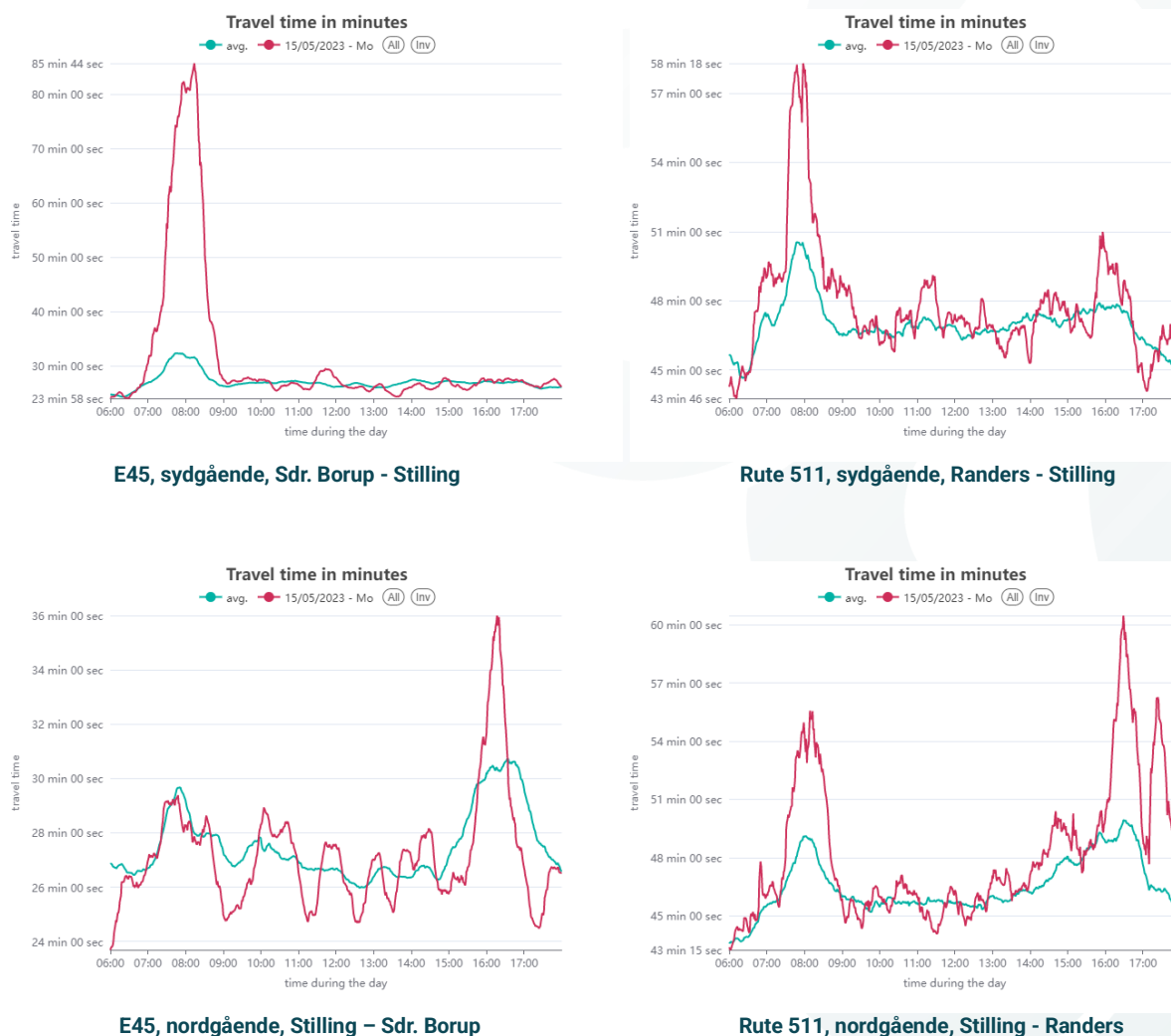
Trods hyppige afgangene mellem Aarhus og Randers er bus og togforbindelserne ikke et alternativ. Mange af regionens arbejdspladser ligger nemlig tæt på E45-motorvejen og dermed langt fra tog og busstationerne i byernes centrum. Det vil således tage længere tid at bruge toget end at pendle i bil til arbejdspladserne.

Eksisterende alternative ruter kan heller ikke løse trængselsproblemerne

Hovedvejene - rute 108 og 511 - kan ikke rumme mængden af køretøjer, som skal flyttes fra E45, når belægningen har nået 100 % i de 100 mest trafikerede timer.

Rute 108 og 511 kan dermed ikke bruges som alternative ruter, når der opstår uheld på E45 fra Aarhus N – Randers N. Figur 3 viser et af mange eksempler på, at rejsetiden på de alternative ruter stiger markant, når der opstår uheld på E45. Trafikken på rute 180 (via Ødum) er f.eks. steget med knap 10 % fra 2019 til 2023, hvilket antyder at trafikanter er opmærksom på den alternative rute mellem Randers og Aarhus (COWI analyse, september 2023, s. 6-7).

Figur 3: Eksempel på adfærdsændring ved uheld og øgede rejsetider på E45



Kilde: COWI og Mobility Wizard.

Note: Figuren angiver rejsetider mellem Stilling og Sdr. Borup ved Randers for hhv. E45 (TV) og rute 511 (TH). Øverst vises ruten i sydgående retning og nederst vises ruten i nordgående retning. Den blå kurve viser den gennemsnitlige rejsetid imens den røde viser rejsetiden for en udvalgt dag med uheld på E45.

Østjylland vokster markant

Østjylland er et stærkt erhvervsområde i vækst. Det stiller krav til infrastrukturen, som skal sikre, at virksomheder kan tiltrække arbejdskraft på tværs af byer, at varer og leverancer kommer frem til tiden, og at området fortsat er attraktivt for investeringer.

E45 er rygraden i den østjyske mobilitet. Derfor er det afgørende, at kapaciteten følger med udviklingen. I takt med befolkningstilvæksten og øget trafik risikerer strækningen mellem Aarhus og Randers at blive en flaskehals, der begrænser mobiliteten og hæmmer vækstmulighederne.

I den kommende valgperiode skal Folketinget prioritere nye investeringer i infrastrukturen. Business Region Aarhus arbejder for, at en udvidelse af E45 mellem Aarhus og Randers bliver en del af de kommende investeringer.

Notatet er udarbejdet d. 26. august 2026

