

Notat



9. januar 2012

Init.: KHM

Sagsnr. Indtast sagsnr.

3. Limfjordsforbindelse - Spørgsmål i forbindelse med foretræde

TEKNISK NOTAT

Baggrund

I forbindelse med den igangværende beslutningsproces vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse havde Regionsrådsformanden, Formanden for KKR Nordjylland samt Rådmanden for Teknik & Miljøforvaltningen foretræde i Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Erhvervsudvalg. I forbindelse med foretrædet blev der af udvalgsmedlemmerne rejst spørgsmål i forhold til:

- › Om en motortrafikvej kan være tilstrækkelig
- › Om muligheden for at afhjælpe trafikproblemer ved udbygning af E45
- › Om muligheden for med mindre løsninger at aflaste Skalborg Bakke
- › Om muligheden for finansiering af en ny forbindelse som betalingsvej

Nærværende notat indeholder kommentarer til disse spørgsmål.

Kommentarer

Motorvej eller motortrafikvej

De beregnede trafikmængder på Vestforbindelserne er så store, at disse skal anlægges med 4 kørespor¹. Der vil derfor enten være tale om en 4 sporet motorvej eller en 4 sporet motortrafikvej. På en motortrafikvej æ-

¹ Betragtes vejregelhæfte 3 "Tværprofiler" er der angivet et optimalt interval for årsdøgntrafikken (dvs. den gennemsnitlige trafikbelastning på alle årets dage) på 20.000-40.000 biler/døgn for motortrafikveje (hastighedsniveau 80 km/t type 4M⁺) og 20.000-45.000 biler/døgn for motorveje/motortrafikveje (hastighedsniveau 90-110 km/t type 4H).

cepteres kryds i niveau, mens der for en motorvej altid vil være tale om toplanskryds. Det giver et højere sikkerhedsniveau på motorvejen, men også en højere anlægsudgift. Af vejreglernes Hæfte 3 "Tværprofiler" fremgår således en anlægsudgift på 34,5 mio. kr/km for motorveje og 21,6 mio. kr/km for motortrafikveje.

En nærmere vurdering af krydsene på Vestforbindelserne vil vise et behov for, at en stor del af krydsene under alle omstændigheder skal udformes som toplanskryds af hensyn til fremkommeligheden og sikkerheden.

Med Vestforbindelsen forlægges E39 vest om Aalborg. E39 er anlagt som motorvej fra Hirtshals til Aalborg. Strækningen vest om Aalborg vil blive den mest trafikerede på E39.

Generelt tilstræbes det at opnå en god sammenhæng mellem vejens funktion og dens udformning. Det vil i denne sammenhæng ikke være logisk at udforme strækningen omkring Aalborg i en lavere standard end standarden for den mindre trafikerede strækning i Vendsyssel.

Udbygning af E45 syd for Limfjordstunnelen

Betrakter man de beregnede trafikmængder for år 2020 på E45 syd for Limfjordstunnelen og sammenholder disse med vejreglernes anbefaling om tværprofiler, så vil der være behov for en udbygning af E45 fra 4 til 6 kørespor, hvis strækningen ikke aflastes.

Der vil ligeledes være behov for ud- eller ombygning af tilslutninger og rampekryds på strækningen - herunder specielt Mariendalsmølle indføringen og rampekrydsene ved Øster Uttrupvej. Førstnævnte tages der hånd om gennem Aalborg Kommunes projekt for et nyt tilslutningsanlæg til E45.

Hvor tilbagestuvning fra rampekrydsene ud på E45 i dag resulterer i, at der kun vil være ét spor til den gennemkørende trafik, så vil man med en udbygget E45 have bedre mulighed for at passere sådanne kødannelser.

Limfjordstunnelen vil imidlertid udgøre en kapacitetsmæssig flaskehals. I forhold til motorvejens funktion for landstrafikken og den internationale trafik vil man derfor uanset strækningsudbygningen opleve kødannelser, som vil udspringe fra området ved tunnelen og de nærmeste tilfarter (specielt Øster Uttrupvej og Kridtsvinget).

Udbygning af strækningen syd for Limfjordstunnelen vil muliggøre en større tilstrømning af trafik og den vil skabe en større magasinkapacitet på strækningen i forhold til at afvente passage gennem tunnelen, hvilket vil have betydning for hvor langt kødannelserne vil række mod syd, og dermed for påvirkningen af de enkelte tilslutningsanlæg længere mod syd.

Men da der kun er 3 spor tilgængelige gennem Limfjordstunnelen vil der under alle omstændigheder være behov for sporreduktion (fra 3 til 2 spor) på E45 nær Limfjordstunnelen for at kunne tilgodese trafikken fra Kridtsvinget. Dette sporbortfald må forventes i sig selv at resultere i hastighedsfald og kø i løbet af spidstimen.

En udbygning til 6 spor syd for Limfjordstunnelen løser derfor ikke den centrale problemstilling - at sikre fremkommeligheden for landstrafikken og den internationale trafik på tværs af Limfjorden.

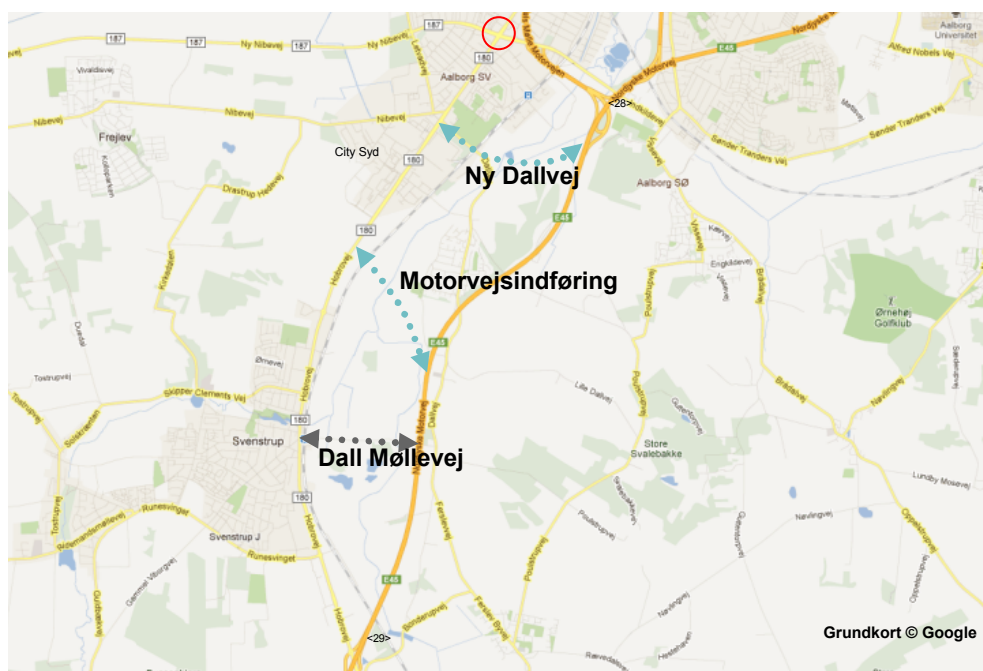
Aflastning af Skalborg Bakke

Strækningen på Hobrovej omkring Skalborg Bakke er en trafikal flaskehals. I krydset Hobrovej/Indkildevej mødes store trafikstrømme fra E45 og det østlige Aalborg med nord/sydgående trafik ad Hobrovej.

Det er bolig-arbejdsstedstrafik, som pendler ind og ud af Aalborg, det er indkøbs trafik til og fra det regionale centerområde i City Syd, og det er erhvervstrafik.

Der er med VVM-undersøgelsen af Nye Vejanlæg i Aalborg Syd peget på to muligheder for at opnå en aflastning af Skalborg Bakke ved en forbedret forbindelse mellem E45 og City Syd. Det drejer sig om etablering af en motorvejsindføring (en deletape af Vestforbindelsen) eller ved en landevejsforbindelse via Ny Dallvej med forbindelse til et nyt tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle indføringen.

Figur 1: Forslag om forbindelser fra E45 til Hobrovej



I offentlighedsfasen for VVM for den 3. Limfjordsforbindelse blev Dall Møllevej foreslået som alternativ forbindelse.

Denne løsning giver imidlertid ikke en god betjening af City Syd fra E45 nord og er derfor ikke attraktiv for en stor del af trafikken. Samtidig leder den trafikken ind gennem Svenstrup og er på den måde ikke væsentligt bedre end forbindelsen via det eksisterende tilslutningsanlæg <29> Svenstrup.

Derfor vurderes det, at enten en motorvejsindføring svarende til Vestforbindelsen mellem E45 og Hobrovej eller Ny Dallvej er nødvendig for at aflaste Skalborg Bakke.

En ny forbindelse som betalingsvej

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM undersøgelsen af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund fået gennemført en undersøgelse af konsekvenserne ved indførelse af betaling ved passage af den nye forbindelse. Af sammenfatningsrapporten fremgår følgende:

"Det vil hverken projektøkonomisk, eller trafikalt være hensigtsmæssigt alene at opkræve betaling for en ny forbindelse. Det vil medføre, at hovedparten af trafikken vil finde sted over Kronprins Frederiks Bro, hvilket giver risiko for fortsatte kapacitetsproblemer på denne, mens den nye forbindelse ikke benyttes i et omfang, der står mål med den foretagne investering."

Sund & Bælt Partner A/S

Drages en parallel til situationen ved Limfjorden må indførelse af betaling på en ny fjordforbindelse alt andet lige forventes at forøge trafikbelastningen på Limfjordsbroen. Det vil være i strid med de miljømæssige mål for Aalborg Midtby at øge trafikbelastningen gennem byområdet.

Eneste mulighed for at undgå denne effekt vil være opkrævning af betaling på alle fjordforbindelser ved Aalborg. Af en delrapport til Frederikssund-undersøgelsen fremgår videre:

"Brugerbetalingen vil således primært ramme de højfrekvente brugere af forbindelserne, der selv ved lave takstniveauer kan komme op på en betydelig månedlig merudgift."

Sund & Bælt Partner A/S

I en situation, hvor såvel bosætning som erhvervsliv i Vendsyssel er under pres af strukturforandringer kan dette få alvorlige konsekvenser, idet der i modsætning til situationen ved Frederikssund ikke forefindes alternative ruter, som trafikanterne kan vælge. Dermed kan indførelse af betaling forstærke den geografiske skævvridning.

Dette vil man næppe kunne undgå, med mindre der er tale om en national løsning for hele vejnettet, hvor man i betalingsstrukturen har taget højde for sådanne effekter.