

SF Nordjyllands trafikløsning Limfjordstunnelen (rev. September 2015):



Forbedring af sikkerhed og kapacitet ved Limfjordstunnelen

SF foreslog for et par år siden, at der blev etableret et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i sydgående retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. er nu ved at blive lavet, og forventes færdig inden vinteren 2015. Det er meget glædeligt.

I nordgående retning er der imidlertid også køproblemer. Også her kan problemerne løses for relativt små midler.

Transportministeren har ifølge Nordjyske netop meddelt, at der ikke er penge til at lave en 3. Limfjords-forbindelse.

Derfor er det endnu mere aktuelt at koncentrere sig om tunnelens nordgående retning med det samme.

Trafikken fra Aalborg C (Kridtsvinget) fletter sammen med E45 lige før tunnelen (4 baner bliver til 3, og der er 2 baners krydsning til Nørresundby C

I tunnelens nordgående retning, mod Frederikshavn og Hirtshals, er der det problem, at tilkørslen fra Aalborg C kommer i 2 baner ind mod tunnelen og skal flette sammen fra venstre med den hurtige trafik på E45, der ligeledes kommer i 2 baner.

Dette giver 3 udfordringer :

- 4 baner bliver til 3
- Trafikken fra venstre (fra Aalborg C) er ofte langsommere end trafikken på E45
- Trafikanter fra Aalborg C, der lige efter tunnelen skal til højre mod Nørresundby C, skal krydse 2 vognbaner *inde i selve tunnelen*

LØSNINGSFORSLAG :

*I dag er der total overhalings**stilladelse** i hele tunnelen, hvilket fører til mange farlige situationer og uheld, og dermed driftsforstyrrelser i tunnelen.*

Vi foreslår, at den nuværende yderbane adskilles fra midterbane og inderbane med fuldt optrukne striber – og dermed forbud mod vognbaneskift – hele vejen igennem tunnelen i nordgående retning.

På den måde forbliver den tosporede trafik på E45 på de to spor længst til højre. Hovedparten af trafikken fra Kridtsvinget – dem der skal videre ad E45 og E39 – kører isoleret igennem tunnelen i den venstre bane, der således bliver en lokal bane.

Nedenstående skitser illustrerer forslaget :



Dette billede er taget lige syd for tunnelen, på E45.

Læg mærke til ændringerne :

- Der er kommet en fuldt optrukket stribe imellem de to E45-baner til højre, og banen helt til venstre (den der kommer fra Kridtsvinget og er helt isoleret fra de andre nede i tunnelen)*
- Det grønne skilt er ændret, så man kan se, at kun de to baner til højre fører til frakørsel 22 Nørresundby C*



På billedet herover er vi nede i tunnelen. Her kan man se, at det ikke længere er tilladt at skifte imellem venstre bane og de to E45-baner. Bilerne kan altså køre med forskellige hastigheder.



På billedet herover er vi kommet igennem tunnelen. Læg mærke til, at de nye fuldt optrukne striber imellem venstre bane og E45-banerne først slutter EFTER frakørslen mod 22 Nørresundby C.

Hvordan sikrer vi så, at bilister, der kommer fra Kridtsvinget og skal dreje fra mod 22 Nørresundby C lige efter tunnelen ikke bliver spærret inde i venstre bane og skal køre helt frem til Forbindelsesvejen, før de kan dreje fra ?



Det er forklaret herover. Billedet er taget i Kridtsvinget, lige før tunnelmundingen og sammenfletningen med E45.

I forhold til i dag er der sket følgende :

- Der er lavet fuldt optrukken stribet imellem Kridtsvingets 2 baner. Denne fuldt optrukne stribet fortsætter hele vejen igennem tunnelen.
- Skilte og pile leder trafikken mod 22 Nørresundby C ind i højre bane, mens de bilister, der skal fortsætte nordpå efter tunnelen, ledes ind i venstre bane (den der er adskilt fra E45 igennem tunnelen).

Trafiktællingerne viser, at der i myldretiden er imellem 3 og 6 bilister i minuttet, der fra Kridtsvinget skal til højre mod Nørresundby C lige efter tunnelen, og således i dag skal krydse 2 baner.

Dette nye forslag indebærer, at disse op til 6 biler i minuttet skal flette ind i E45's venstre bane, den nuværende midterbane. Vi vurderer, at dette er acceptabelt, og bedre end i dag, af flere grunde:

- Der er god oversigt ned ad bakken, når man kører i E45's yderbane. Bilister her kan nemt se de få bilister, der kommer fra Kridtsvingets højre bane og skal flette ind.
- Det er efter ændringen helt entydigt og overskueligt, hvad der sker i tunnelen.
- Den store mængde biler fra Kridtsvinget er i den isolerede venstre bane.
- E45-bilisterne kører i de samme to baner igennem tunnelen, som de kører i FØR tunnelen.
- Kun ganske få biler fra Kridtsvinget fletter ind i venstre E45-bane, hvorved uheldsrisiko, hastighedsnedsættelse og kødannelse minimeres
- Der bliver færre vognbaneskift i selve tunnelen.

I en endelig udgave af denne løsning bør der suppleres med malede skilte på kørebanen, da undersøgelser viser, at mange bilister orienterer sig godt på denne måde.

Det kan overvejes, om det højre skilt på illustrationen herover (det med <22> Nørresundby C) bør udformes dynamisk, med en tænd/sluk-funktion "E45/E39", der muliggør, at trafik der skal fortsætte ad E39 og E45 i visse tilfælde må bevæge sig ud i højre bane. Det kunne f.eks. være

tilfældet hvis der er meget trafik fra Kridtsvinget, og kun lidt trafik på selve E45 ned mod tunnelmundingen.

Samtidig bør det ved skiltning på selve E45 syd for tunnelen i god tid sikres, at bilister, der kommer ad E45 sydfra og skal dreje mod 22 Nørresundby C , i god tid før tunnelen indplaceres i højre bane, så de ikke laver unødvendige vognbaneskift i selve tunnelen.

Pris for denne løsning : **Ca. 5 mill. kr.**

På vegne af

SF Nordjylland

SF Aalborg

SF-gruppen i KommuneKontaktRåd Nordjylland

Jens Toft-Nielsen