

2018.01.14

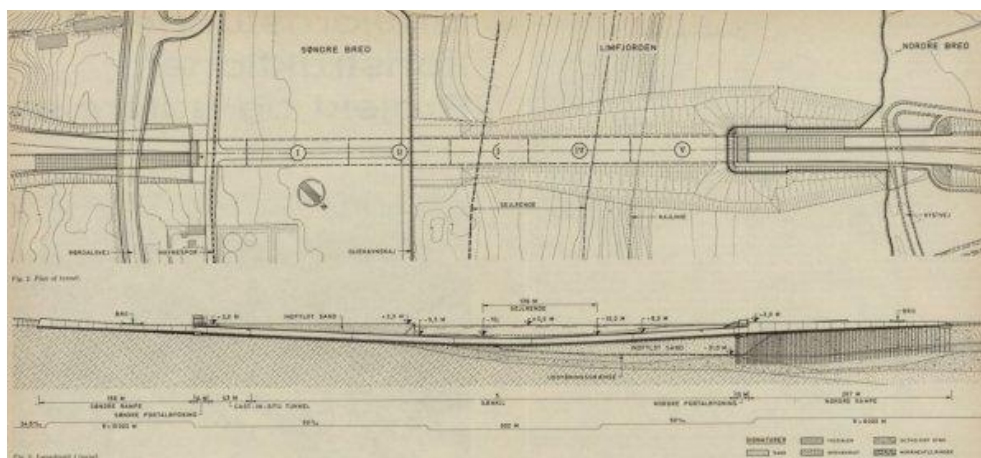
Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@ineta.dk



Limfjordstunnelens levetid

Vil nordjyske politikere nu kræve, at der anlægges to forbindelser?

På det seneste er der blevet sat en særdeles afgørende ny dagsorden for Limfjordstunnelens fremtid. Det er sket efter Nordjyske Stiftstidende 2. dec. (med henvisning til Vejdirektoratets chefkonsulent Niels Christian Skov Nielsen) i en udførlig artikel omtalte tunnelens forventede holdbarhed – måske højst 20-30 års resterende levetid. Tunnelens nordlige del synker, og hvor ubetydeligt det end kan synes (ca. 1 cm om året), skal der dog findes en løsning, og det forventer Vejdirektoratet da også, at man vil gøre i løbet af indeværende år. Alle relaterede beslutninger bliver vel derfor udskudt til efter, at denne udfordring er helt afklaret.



Det er som beskrevet funderingen af tunnelelementerne, der er problemet, og det er jo et ret alvorligt forhold at gøre noget ved. Der er givet vis ikke tale om en reparation i sædvanlig forstand, hvor tunnelens ene rør som nu kan lukkes om natten. Det vil sandsynligvis være påkrævet at foretage en eller anden form for udbedring under tunnelelementerne eller på udvendig side af dem. Men nok så væsentligt: en sådan længerevarende opgave skal jo ske alt imens trafikken flyder.

Det antydes endvidere fra Vejdirektoratet, at selv om tunnelen måske rent teknisk godt kan levetidsforlænges, så er det slet ikke sikkert, at det vil kunne svare sig ud fra en økonomisk vurdering. Omkostningerne til arbejdet plus fremtidig vedligeholdelse kan vise sig at være uforholdsmæssigt store. Dermed er der skabt en helt ny situation.

Limfjordstunnelen lever ikke evigt. Den skal på et tidspunkt lukkes og det vil måske være nødvendigt længe før end forventet.

Men en klar konsekvens kommer tydeligt frem allerede nu, for når den situation opstår, altså uanset hvornår, er det jo helt utænkeligt, at den eksisterende forbindelse bare kan lukkes halvt eller helt, uden at der i forvejen er etableret en erstatning i samme linjeføring, altså ved den nuværende motorvej øst om Aalborg. Trafikken her kan ikke bare sløjfes uden katastrofale konsekvenser. Det siger al sund fornuft.



Endvidere vil en hvilken som helst anden ny linjeføring, altså også den påtænkte vestlige forbindelse, være dødsdømt på forhånd, hvis den skal klare al trafikken. Denne rute omfatter jo ikke en tilslutning til E45 mod Frederikshavn og vil derfor i givet fald blive voldsomt forhindret. Det vil være utænkeligt, at al denne trafik skal tvinges ud på almindelige landeveje eller over Limfjordsbroen og gennem Aalborg by.



Som bekendt er der allerede nu væsentlige trængselsproblemer ved tunnelen i forhold til morgen- og aften trafikken, så der er et stigende pres på at øge kapaciteten. I det lys vil en afgørende ny udvikling blive aktuel inden for få år. Nye transportteknologier vil gøre det muligt, at sporbredden på et tidspunkt kan nedsættes, og at det sædvanlige nødspor måske endog kan undværes – til at begynde med i visse perioder og på særlige strækninger, f.eks. med ITS-overvågning. En tresporet motorvej kan derfor snart omdannes til fire spor (og en tosporet plus nødspor med tiden til tre spor), uden at der er behov for forøgelse af den samlede vejbredde. Der er således betydelige kapacitetsgevinster i vente mange steder på motorvejene.

Det vil umiddelbart have betydning ved de tre sydgående spor nord for tunnelen, der således kan få ekstra ca. 25% kapacitet. Tilsvarende vil en udvidelse fra to til tre spor

syd for tunnelen i nordgående retning give ca. 50% ekstra kapacitet. Den nuværende motorvej ved tunnelen vil derfor kunne få tilstrækkelig kapacitet mange år frem og således éntydigt pege på, at det er ved tunnelen, der skal etableres ekstra kapacitet.

Konklusion: en ny tunnel med tilhørende vejbaner skal anlægges så tæt som muligt øst for den eksisterende, men uden at genere det eksisterende tunnelanlæg. Da tidshorizonten kan variere, vil det mest rationelle og økonomisk rentable tillige være, at en sådan ny tunnel planlægges, så den kan anlægges i etaper. En første etape vil under alle omstændigheder være at skabe en forøgelse af den nuværende kapacitet, mens de følgende etaper tidsmæssigt vil være afhængige af den eksisterende tunnels levetid. I sidste ende skal anlægget nå op på fuld nødvendig kapacitet. For at skabe mest mulig fleksibilitet til omstilling af trafikken, bør hvert rør anlægges som tosporede rør, og anlægsarbejdet bør udføres med en fundering, der sikrer at alle etaper/rør kan anlægges uden at de eksisterende generes. Endelig bør der peges på, at sikkerhed som bekendt i dag er et væsentligt forhold at tage højde for, så hvert rør i en ny tunnel skal måske være fysisk adskilt fra nabo-rørene.