

Til Transportminister  
Benny Engelbrecht  
Folketingets Transportudvalg

## En ny tunnel til Aalborg C

Der foreligger en aftale mellem partierne om bl.a. en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Prisen er ca. 7 mia. kr. Forslaget er mødt med voldsom lokal modstand bl.a. på grund af betydelige miljømæssige indgreb og støjbelastning.

Den samfundsøkonomiske rente er udregnet til 3,3 %, hvilket er under normalt niveau for accept af infrastrukturelle investeringer. En variant har en rente på lidt under 3,5 %, men varianten er til gengæld totalt ødelæggende for Østerådalen syd for Dall Villaby.

På trods af den lave samfundsnytte er der tilsyneladende en politisk villighed til investere stort i løsningen af de trafikale problemer på tværs af Limfjorden.

Nu drejer det sig så om at finde den rigtige løsning, som kan rummes inden for den afsatte beløbsramme.

Der har gennem tiden været foreslået mange løsninger for trafikken på tværs af Limfjorden. De to seneste løsningsforslag er dels motorvejen vest om Aalborg over øen Egholm og dels en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør med reversible kørebaner øst for den eksisterende Limfjordstunnel.

Inspireret af professor i transportmodeller Otto Anker Nielsen, DTU er der i det efterfølgende præsenteret et nyt forslag til løsning af problemerne omkring Limfjords-tunnellen.

Det går i al sin enkelhed ud på at tage udgangspunkt i den konkrete trafikfordeling mellem trafik mod Aalborg C og trafik ad E45.



En ny tunnel mod Aalborg C

Det foreslås at bygge en ny tunnel vest for den nuværende Limfjordstunnel til erstatning for Kridtsvinget, som nedlægges. Derved opnås en forenkling af fjordkrydsningen, som øger kapaciteten og reducerer de mange uheld og hændelser ved Limfjordstunnellen.

Vejdirektoratets tællinger i 2019 viser, at ca. 88.000 kører gennem Limfjordstunnellen et hverdagsdøgn. Ca. 27.000 køretøjer kører gennem Kridtsvinget mod Aalborg C og ca. 60.000 kører videre ad E45.

Med en fordeling 30/70 mellem trafik mod Aalborg C og E45 i 2030 opnås med den nye tunnel følgende fordeling af trafikken:

Den nye tunnel mod Aalborg C: 32.400.

Den eksisterende Limfjordstunnel: 75.600.

Den nye tunnel udformes med 2 x 2 spor, men ikke med motorvejstandard. På grund af snævre kurver anslås kapaciteten at være ca. 54.000 køretøjer i døgnet.

Når E45 ombygges til motorvejsstandard øges kapaciteten dramatisk. De mange flette-manøvrer bortfalder. Vognbaneskift og opbremsninger reduceres betydeligt. Det er realistisk at opnå sædvanlig motorvejskapacitet: 90.000 køretøjer i døgnet ved Limfjordstunnelen.

I begge tunneller vil der være et betragteligt kapacitetsoverskud, som kan opfange en kommende trafikstigning.

Der optræder ved Limfjordstunnelen et stort antal uheld og trafikale hændelser (15 – 20 uheld og over 100 hændelser om året). Disse fører til hel eller delvis nedlukning af et tunnelrør med betydelig kødannelse og trafikalt kaos på de tilgrænsende veje til følge.

Gennem mange år har trængslen ved Limfjordstunnelen medført kødannelser både morgen og eftermiddag. Det skyldes blandt andet den meget uhensigtsmæssige trafiktekniske udformning af sammenfletningen af E45 med Borgmestersvinget nord for Limfjordstunnelen og E45 med Kridtsvinget syd for Limfjordstunnelen.

De mange trafikuheld og fremfor alt de mange hændelse på E45 vil med det nye forslag om ikke bortfalde, så dog ikke overstige gennemsnittet for motorvejsstandard.

Trafikanterne kan regne med at kunne passere Limfjorden uden forsinkelser.



### Forslaget medfører

- kun få miljømæssige problemstillinger. Der sker ikke nogen inddragelse af uberørte arealer og natur.
- en øget trafikale kapacitet på tværs af Limfjorden
- en langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnelen, således at de daglige kødannelser undgås, og de talrige hændelser og uheld reduceres mærkbart
- en anlægsudgift, der er langt lavere end etableringen af en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm – anslået 4,5 mia. kr.

Der fokuseres på det alment kendte begreb: Genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

### Det foreliggende forslag til en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm derimod

- inddrager helt uberørte arealer på Egholm og i Østerådalen
- løser ikke de trafikale problemer på E45 ved Limfjordstunnelen
- løser ikke trængselsproblemerne ved Bouet og heller ikke de tilsvarende ved sammenfletningen af Kridtsvinget og E45
- reducerer ikke de talrige hændelser og trafikuheld omkring Limfjordstunnelen
- spreder støjbelastningen fra trafikstøj til hidtil uberørte områder.

Med venlig hilsen

Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen  
Lektor emeritus trafik- og byplanlægning, AAU  
[anker@lohmann-hansen.dk](mailto:anker@lohmann-hansen.dk)  
20899225