

2023-06-30

Tidsgevinster – svar til kommentar fra transportministeren

Transportministeren har kommenteret min præsentation på foretræde den 15. 5. 2013 – TRU spm. 208, se <https://www.ft.dk/samling/20222/almindel/tru/spm/208/index.htm>. Præsentation og notat findes her: <https://www.ft.dk/samling/20222/almindel/tru/bilag/187/index.htm>. Kort refereret har Anker Lohmann-Hansen og jeg her konkluderet, at mens Egholmmotorvejen ikke give nævneværdig samfundsøkonomisk værdi, så giver en passende udvidelse af E45 en gevinst på ca. 2 mia. kr.

Ministeren har overladt til Vejdirektoratet at svare. Vejdirektoratet har naturligt visse spørgsmål til præsentationen, men udtrykker ikke total afvisning af indholdet og er konkret indstillet på, at der foretages en trafikmodel-beregning for en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør.

Vejdirektoratet anfører følgende:

I det fremlagte materiale anføres bl.a., at tidsgevinsterne for de eksisterende bilture vil være mindst det samme for en udbygning af E45, som for en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at hastighedsgrænsen er lavere i Limfjordstunnelen, end den vil blive på den 3. Limfjordsforbindelse.

I præsentationen præciseres, at E45-udvidelsen ud over et ekstra tunnelrør og med reversible kørebane i midterste rør vil omfatte seks konkrete tilløgs løsninger ved E45, bl.a. trafikmotorvej til Jammersbugt, fire spor mellem Bouet og Limfjordstunnelen, ombygning af Kridtsvinget, tre spor mellem Limfjordstunnelen og Svenstrup samt tilslutning til City Syd. E45 får således tilført yderligere kapacitet, og vil ved Limfjordstunnelen have en betydelig overskydende kapacitet. Det betyder, at E45 vil have uændret hastighedsprofil i forhold til i dag uden trængsel og ikke som med en Egholmforbindelse blive hårdt belastet i spidstimerne med hastighedsnedsættelse til følge (Vejdirektoratets oplysninger i VVM21). Se efterfølgende figur. Det er derfor vanskeligt at se, hvad Vejdirektoratets vurdering bygger på.



Figur – Med en Egholmmotorvej vil trafikken på store dele af E45 i 2030 være påvirket af ”stor trængsel” – enkelte steder ”kritisk trængsel” (kilde VVM21).

Vejdirektoratet skriver videre:

Samtidig vil den 3. Limfjordsforbindelse (over Egholm) reducere afstanden for bilture, eksempelvis mellem E45 syd for Aalborg og E39 mod Hirtshals. På den baggrund mener Vejdirektoratet ikke, at man kan overføre tidsgevinsterne 1:1, som det er tilfældet i Kaj A. Jørgensens beregninger, og dermed vurderes de anførte samfundsøkonomiske effekter for udbygning af E45 ikke at være retvisende.

Der er ganske rigtigt ikke tale om en 1:1 sammenligning. Tallene, som er udleveret af Vejdirektoratet, understreger, at trafik, som fastholder et rutevalg fra basisvejnettet, herunder trafikanter på E45, udgør 86% af de samlede gevinster, og resten (kun 14%) henføres til nye ruter, primært Egholmmotorvejen. Dermed sandsynliggøres, at E45 er den primært efterspurgte færdselsåre.

Endelig skriver Vejdirektoratet:

Generelt er Vejdirektoratet af den holdning, at det er uholdbart og forbundet med meget stor usikkerhed at estimere tidsgevinsterne for alternative udbygningsforslag på E45 ved at tage udgangspunkt i beregningerne for den 3. Limfjordsforbindelse. Det skyldes, at der er mange tendenser og dynamikker, som kan trække både i den ene og anden retning, og som kun kan bestemmes ved en trafikmodel-beregning for et konkret og gennemarbejdet anlægsprojekt.

Vi vurderer, at de gjorte overvejelser i præsentationen er forsvarlige. Sammenligningen af samfundsøkonomien mellem Egholmmotorvejen og den præsenterede E45-udvidelse er så overbevisende til fordel for E45, at selv en relativ stor usikkerhed på tidsgevinsterne ikke vil ændre konklusionen.

Vejdirektoratet har tidligere givet udtryk for, at der savnes en beregning med den nye Landstrafikmodel for at kunne lave en af alle parter accepteret sammenlignelig vurdering af de mange tendenser og dynamikker ved de to forslag til forbindelser over Limfjorden: en motorvej over Egholm og en udvidelse af E45. Det har vi tilsvarende efterlyst gentagne gange. Hovedskitsen til beregningsvejnet foreligger allerede, og en LTM-beregning ift. basis 2035 eller 2040 kan efter vores oplysninger gennemføres for mindre end 20.000 kr.

Det er derfor ret bemærkelsesværdigt, men bestemt anerkendelsesværdigt, at ministeren nu tager Vejdirektoratets oplæg til en sammenlignelig vurdering med i sin besvarelse. Vi er enige i, at der snarest bør gennemføres en beregning med Landstrafikmodellen og efterfølgende i TERESA. Vi stiller i den forbindelse gerne vores materiale til rådighed og deltager også gerne i en følgegruppe for processen.

Vi skal på den baggrund opfordre ministeren til umiddelbart efter sommerferien at igangsætte den ønskede beregning. Den kan gennemføres relativt hurtigt og vil give Folketinget et solidt grundlag at træffe en endelig beslutning på.

Anker Lohmann-Hansen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Mail: anker@lohmann-hansen.dk
Tlf.: 2089 9225

Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Mail: kaj@inetdata.dk
Tlf.: 2913 3611