

Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen * mail: anker@lohmann-hansen.dk * 20899225

Aalborg den 30. juni 2023

Til Transportminister Thomas Danielsen

Kopi til Transportudvalget

Vedr. spørgsmål nr. 209: Vil ministeren kommentere materialet fra Anker Lohmann-Hansens foretræde 15/6-23 vedrørende 3. Limfjordsforbindelse, jf. TRU alm. del - bilag 186 - replik

Kære Thomas Danielsen

Tak for dit svar, selv om det er ret ufuldstændigt, så er det dog et svar. Jeg tillader mig på den baggrund at samle op på et par forhold, hvor der er behov for klarhed.

1. Kapacitetsforhold

Vejdirektoratet og jeg er sikkert enige om, at kapaciteten af Limfjordstunnellen er begrænset af de særlige vejtekniske forhold ved tunnelen, hvilket giver sig udtryk i trængsel og kødannelse allerede ved en døgntrafik på ca. 75.000 køretøjer, hvilket var trafikniveauet i 2014/15.

For at finde belastningsgraden i en sådan situation, skal den regningsmæssige kapacitet reduceres med en såkaldt spidstimefaktor (vejregler). Vejdirektoratet anslår den til 0,90-0,96 for større færdselsårer i Hovedstadsområdet og andre store byer og 0,80-0,90 for andre større veje.

Spidstimefaktoren ved Limfjordstunnellen i 2013 udregnes til 0,83. Det hænger sammen med, at trafikken i spidsperioder er domineret af bolig – arbejde - trafik. Store arbejdspladser er etableret omkring E45 som Aalborg Universitet, Industriområdet ved Aalborg Øst og mange flere. Det bliver kun værre, når det nye Universitetshospital åbner om et par år.

Er ministeren enig i, at der med en døgntrafik på 75.000 HDT i spidstimerne sker en markant hastighedsreduktion ved Limfjordstunnellen, og at der i kortere perioder af ca. en halv times varighed vil være tale om egentlig kødannelse? Hvis ministeren er i tvivl, kan han evt. spørge lokale politikere eller det lokale erhvervsliv, om ikke de i 2014/15 havde denne oplevelse af trafikafviklingen?

2. Ingen sammenlignelig viden

Vejdirektoratet rummer en stribe dygtige ingeniører, som jeg har en fornuftig samtale med. Som Vej- og trafikingeniører har vi den samme uddannelsesmæssige baggrund (jeg har sikkert uddannet adskillige i Vejdirektoratet), ligesom jeg gennem årene har arbejdet med varierende problemstillinger i dansk trafik (i en årrække eget fa. Lohmann-Hansen & Vagnby ved siden af lektorat på AAU).

Både Vejdirektoratet og jeg sætter pris på at kunne dokumentere eller i det mindste sandsynliggøre grundlaget for vore synspunkter. I sagen om mere vejkapacitet over Limfjorden er vi enige om, at det er dybt beklageligt, at der ikke foreligger et opdateret grundlag til sammenligning mellem de to relevante alternativer: En motorvej vest om Aalborg og en udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør. Som Vejdirektoratet så rigtigt skriver, *er det vanskelig at sætte objektivt op – især når det ene alternativ aldrig har været gennem skitseprojektering, trafikberegninger og miljøvurdering.*

Jeg har fremført dette synspunkt gennem flere år, men desværre for døve politiske øren. Jeg har aldrig forstået, hvorfor politikere ikke ønsker et nutidigt, fyldestgørende, objektivt grundlag at tage stilling ud fra.

Er ministeren enig med undertegnede og Vejdirektoratet i, at det er vanskeligt at vurdere de opstillede to alternativer, når det ene alternativ aldrig har været gennem skitseprojektering, trafikberegninger og miljøvurdering?

3. Trafikuheld og hændelser

Ministeren har helt rigtigt ret i, at jeg er pessimistisk med hensyn til at finde en løsning på kapacitetsproblemerne og de mange uheld og hændelser ved Limfjordstunnellen. Vejdirektoratet har vidst det i mange år, og jeg selv har påpeget det i mindst 20 år, men intet er sket. Så vidt jeg er orienteret, sker der omkring Limfjordstunnellen op mod 20 politirapporterede uheld og omkring 100 hændelser hvert år.



Der er tre steder på E45, hvor den er helt gal trafikikkerhedsmæssigt: Ved Bouet, ved Limfjordstunnellen og ved Svenstruptilslutningen.

Hvis man vælger en udvidelse og ombygning af E45 på strækningen Bouet – Svenstrup kan Vejdirektoratet sikre, at den nye udgave af E45 bliver en sikker og kapacitetsstærk motorvej. Det er indbygget i det fremlagte forslag til ombygning af E45.

I TV2 har Vejdirektoratet anført, at problemerne ved Svenstrup er næsten lige så store som ved sammenfletningen ved Bouet.

Forslaget om en motorvej vest om Aalborg (Egholmforbindelsen) indeholder ikke ombygning eller forbedring af strækningen på E45 fra Dall til Bouet. Derfor vil antal trafikuheld og hændelser på denne strækning med stor sandsynlighed være som niveauet i 2014/15, hvor trafikken var på 75.000 HDT eller samme niveau, som Vejdirektoratet i VVM21 har regnet sig frem til vil være situationen i år 2030 med en Egholmforbindelse.

Det er vanskeligt på forhånd at tage hensyn til uheld og andre pludselige hændelser i og omkring Limfjordstunnelen, som allerede i dag giver længere tids forsinkelse og påvirker trafikafviklingen i store dele af Aalborgområdet (VD 2014)

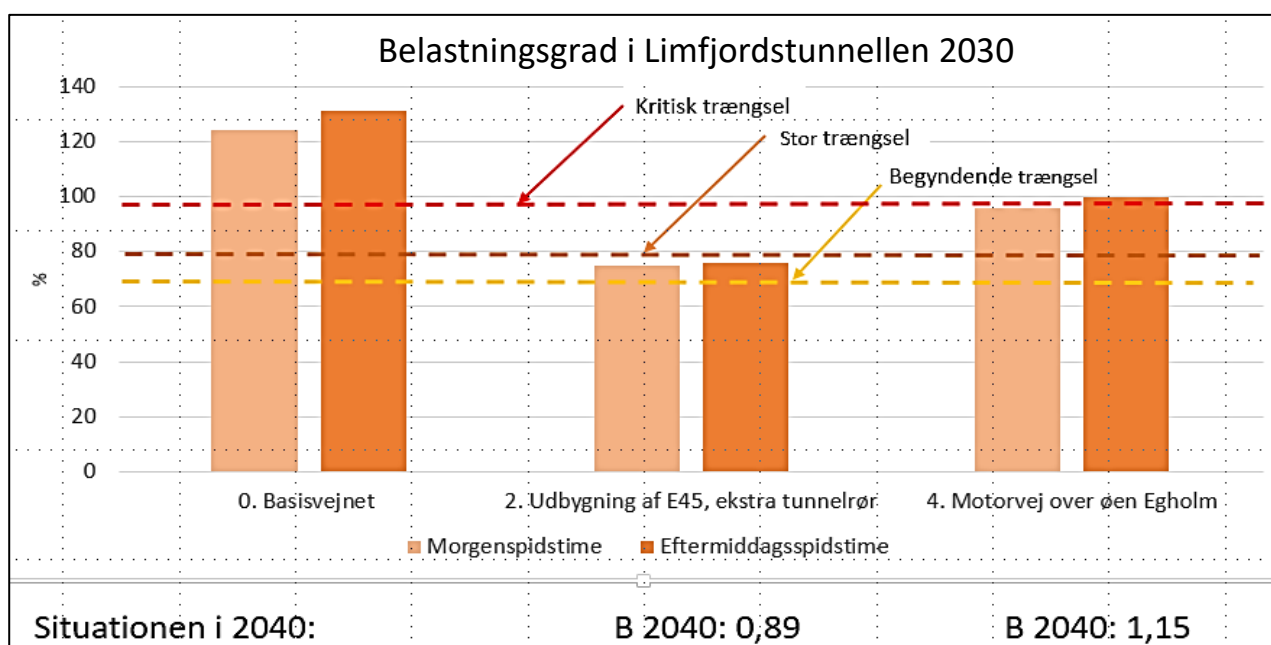
Finder ministeren, at det er tilfredsstillende, at antal trafikuheld og hændelser på den centrale strækning af E45 med en motorvej vest om Aalborg ikke nedbringes under niveauet i 2014/15?

Finder ministeren, at der er behov for i tillæg til en motorvej vest om Aalborg at gennemføre en ombygning af den centrale del af E45 gennem Aalborg, og hvis det er tilfældet, hvorfor er det så ikke indregnet i omkostningen for en motorvejsløsning vest om Aalborg, altså i VVM21?

Er ministeren indstillet på at arbejde for, at der opstilles et objektive grundlag for vurdering af de trafikale og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser ved de to fremlagte alternativer?

4. Trafikafvikling ved Limfjordstunnelen

Af den efterfølgende figur fremgår det klart, at den trafikale situation ved Limfjordstunnelen, hvis løsning er den primære årsag til, at der i det hele taget arbejdes med en 3. forbindelse over Limfjorden, ikke bliver løst med en motorvej over øen Egholm, men langt bedre med en udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør. En gennemregning med Vejdirektoratets Landstrafikmodel vil uden tvivl give samme resultat.



Den samlede kapacitet på tværs af Limfjorden ved Aalborg er godt 160.000 køretøjer i døgnet, uanset hvilken løsning man vælger. Kapacitetsreserven er blot lokaliseret forskellige steder:

Udbygning af E45 med ekstra tunnelrør. Kapacitetsreserven er lokaliseret ved Limfjordstunnelen. Motorvej over øen Egholm. Her er kapacitetsreserven lokaliseret ved Egholmtunnelen.

Trafikanternes primære ønske er en udbygning af kapaciteten over Limfjorden, der hvor efterspørgslen er. Trafikanterne kan så vælge det, de helst vil. Langt de fleste vil helst vælge E45.

Er ministeren enig i, at Vejdirektoratets beregning af trafikken over Limfjorden med en Egholmforbindelse i forbindelse med VVM21 viser, at der i 2030 (muligt åbningsår for en 3. Limfjordsforbindelse) i Limfjordstunnellen fortsat vil være en belastningsgrad på ca. 0,95 i myldretiderne morgen og eftermiddag, og at belastningsgraden vil vokse kritisk frem mod år 2040?

Er ministeren enig i, at der skal tilvejebringes et kapacitetsoverskud ved Limfjordstunnellen uden trængsel eller hastighedsreduktioner? Og har ministeren en plan for en sådan tilvejebringelse?

5. Køddannelse og trafikledelse

Det er korrekt, at anlæg af en motorvej over øen Egholm *forbedrer trafikafviklingen* i Limfjordstunnellen i forhold til Basisalternativet – altså i forhold til intet at gøre. Det er indlysende. Men er det mere end 7.000.000.000 kr. værd at opnå så lidt?

Det er betydeligt mere tvivlsomt, at det, som ministeren skriver, med en Egholmforbindelse *kombineret med trafikledelse vil være muligt at begrænse køddannelsen på E45, samt trafikalt kaos på vejnettet i Aalborg-området* i et sådant omfang, at erhvervsliv og pendlere oplever en markant forbedring i fremkommeligheden.

Vejdirektoratet har tidligere svaret, at selv om der i 2030 med Egholmforbindelsen fortsat vil være trængsel på E45 ved Limfjordstunnelen, så vil der alt i alt være en væsentlig kapacitetsreserve på tværs af Limfjorden. Vejdirektoratet mener, at trafikanterne blot skal fordele myldretiderne over flere timer eller omlægge deres foretrukne rute til forbindelsen via Egholm – eller evt. blive hjemme.

Muligheden for at dokumentere løsningen af trafikalt kaos i Aalborg området kan kun tilvejebringes gennem en simuleringsberegning.

Vejdirektoratet oplyser, at det vil være en ret omfattende opgave at belyse forholdene i forbindelse med hændelser og trafikuheld ved Limfjordstunnellen. Kun gennem omfattende simuleringsberegninger kan man redegøre for, hvorledes trafik kan omdirigeres fra en fjord-krydsning til en anden i tilfælde af uheld og hændelser, som er en særlig variant af den daglige trængselssituation ved Limfjordstunnellen.

Er ministeren indstillet på at gennemføre en simuleringsberegning af trafiksituationen ved Limfjorden i tilfælde af trængsel, uheld og hændelser ved Limfjordstunnellen?

Er ministeren enig i, at når man udbygger den trafikale kapacitet over Limfjorden til en pris af mange milliarder, så er det med henblik på at fjerne trængsel og køddannelse og reducere antal trafikuheld på E45 til fordel for erhvervsliv, pendlere og udviklingen i Nordjylland?

Med venlig hilsen,

Anker Lohmann-Hansen, Civilingeniør, Lektor emer. I Trafik- og Byplanlægning ved AAU.

Vedhæftet: Vi kan ikke vente længere!