

## Omtanke frem for politisk prestige

Skal der bygges en motorvej over Egholm, må det være for at løse problemerne på E45, skaffe et kapacitetsoverskud, der hvor der er behov for det, og ikke mindst reducere de mange uheld og hændelser ved Limfjordstunnelen. Egholm har ikke fortjent, at der bygges en motorvej over øen, bare fordi der skal bygges en motorvej over Egholm.

Vejdirektoratet oplyser, at kapaciteten af den nuværende Limfjordstunnel er noget lavere end en standard motorvej i 6 spor på grund af flere forhold som manglende nødspor, manglende sideafstand og store stigninger, men ikke mindst manglende afstand mellem tunnelportalen og sammenfletningen af de tilstødende veje: Borgmestersvinget og Kridtsvinget.

Forskellige kilder peger på, at der allerede ved 75.000 køretøjer på døgnbasis opstår trængsel i myldretiderne med stærkt nedsat hastighed til følge. Det er rent statistisk den situation, der eksisterede i 2014-15.

Som direktør i Fjord Line Gert Balling dengang udtalte: "Presset omkring Limfjordstunnelen er allerede et problem for os og vores kunder, og det vil bare vokse i fremtiden". "Når det stopper til i og omkring tunnelen, så er det ikke bare en enkelt bil på vej til færgen, der misser en afgang. Det rammer rigtig mange".

Vejdirektoratet peger på, at især den uheldige tilslutning af Kridtsvinget i venstre side af E45 udgør et alvorligt problem og medfører talrige uheld, trængningsuheld, bagendekollisioner osv.

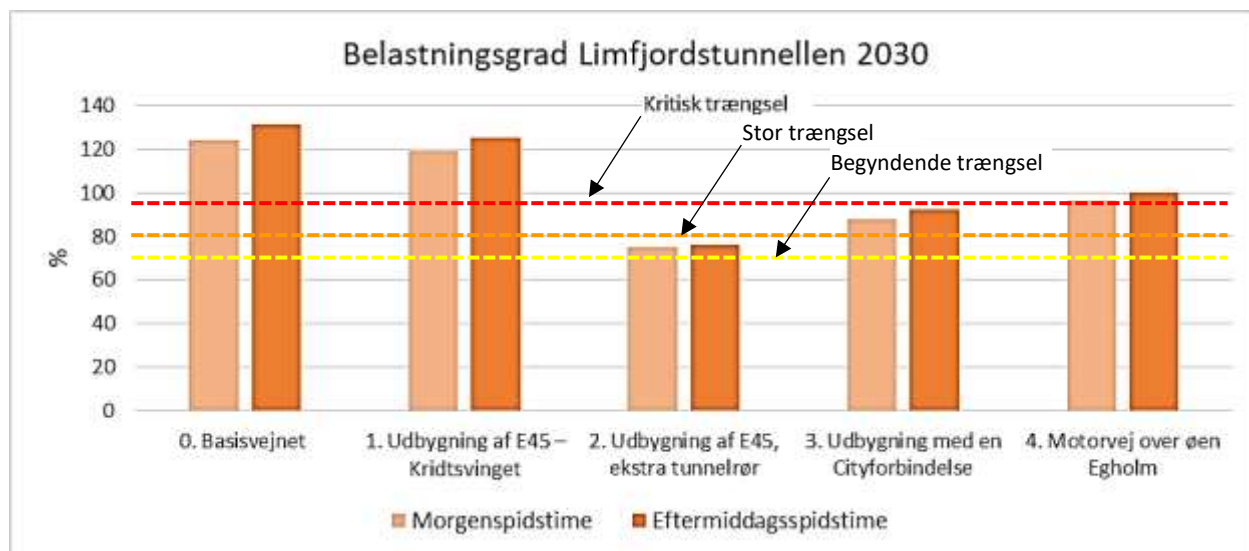
I 2021 kørte ca. 81.000 køretøjer i gennem Limfjordstunnelen et hverdagsdøgn. Fremskrives trafikken til 2030 vil der være ca. 97.000 køretøjer i døgnet. I 2040 vil trafikken nå op på ca. 110.000. Det er indlysende, at en sådan udvikling vil medføre alvorlige kødannelse og forsinkelser for både den lokale, men også den internationale trafik til Norge og Sverige.

### Nye beregninger.

For Limfjordstunnelen er der med udgangspunkt i den kendte fordeling af trafikken for år 2030 foretaget beregninger af belastningsgraden for 5 alternative løsninger, herunder den nuværende situation benævnt: Basisvejnet.

Belastningsgrad Limfjordstunnelen 2030	Døgntrafik	Døgncapacitet	Morgenspids/ eftermiddagsspids
0. Basisvejnet	98.800	75.000	124 % / 131 %
1. Udbygning af E45 – Kridtsvinget	99.800	80.000	119 % / 125 %
2. Udbygning af E45, ekstra tunnelrør	104.000	131.000	75 % / 76 %
3. Udbygning med en Cityforbindelse	77.800	82.000	88 % / 92 %
4. Motorvej over øen Egholm	75.600	75.000	96 % / 100 %

Belastningsgrad mellem 70 % og 80 % svarer til "Begyndende trængsel" med fald i hastighed. Belastningsgrad mellem 80 % og 95 % svarer til "Stor trængsel" med en reduktion af hastigheden på typisk 10 – 25 km/t. Belastningsgrad på 95 % eller derover svarer til "Kritisk trængsel", hvor hastigheden er reduceret med 25 – 30 km/t, samtidig med, at der er høj risiko for, at trafikken pludseligt går i stå. Kilde: Infrastrukturkommissionen.



Beregningerne viser klart, at med en fortsat udvikling i trafikken over Limfjorden er en udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør og med reversible vognbaner varieret efter trafikbelastningen absolut at foretrække. Det er den eneste løsning, som i år 2030 vil have en belastningsgrad på kun 75 % og dermed en betydelig reserve-kapacitet hen i mod år 2040, hvor belastningsgraden vil være ca. 89 %.

En Cityforbindelse indtager en mellemposition. I 2030 vil belastningsgraden være ca. 90 % altså med stor trængsel. På selve City-forbindelsen vil belastningsgraden være ca. 54 % og dermed med en betydelig reserve. Belastningsgraden i Limfjordstunnelen stiger hen imod år 2040 til ca. 105 %.

Egholmforbindelsen løser slet ikke trængsels-problemerne i Limfjordstunnelen. I år 2030 vil belastningsgraden være ca. 100 % - altså med kritisk trængsel og risiko for trafikalt sammenbrud. Der vil ikke være plads til yderligere trafikvækst i årene frem mod 2040, hvor belastningsgraden vil stige til ca. 115 %, hvilket betyder voldsom trængsel, trafikale sammenbrud og betydelig forsinkelse for trafikanterne i myldretiderne.

Vejdirektoratet kender disse tal og siger, at den eneste måde man kan eftervise, at beregningerne holder, er at gennemføre trafikøkonomiske beregninger med Landstrafikmodellen (Den grønne model). En kørsel med Landstrafikmodellen koster ca. 11.000 kr.

### Konklusion:

Fastholder man løsningen med en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm kan situationen meget let blive følgende: Først bygger man motorvejen over Egholm, og så må man efterfølgende i gang med at udbygge E45 med et ekstra tunnelrør.

Beklager de mange tal og begreber, men skal man tage stilling til et så omfattende projekt, går det ikke at henfalde til populistiske fraser om nordjysk erhvervsliv og verdens undergang. Der må fakta på bordet. Det er trods alt mere end 7.000.000.000 kr., vi taler om.

Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen  
 Risbjergvej 9, 9260, Gistrup  
 Mail: anker@lohmann-hansen.dk