



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

30. januar 2023

2023-553

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. januar 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Christian Friis Bach (RV).

Spørgsmål nr. 29:

Kan ministeren bekræfte, at resultaterne som fremgår af side 4 i notatet ”En 3. Limfjordsforbindelse: løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden” er korrekte og retvisende, jf. TRU alm. del – bilag 49? Og som opfølgning herpå er ministeren da enig i notatets konklusioner, hvoraf det fremgår, at motorvejen over øen Egholm ikke i tilstrækkelig grad vil forbedre trafikforholdene omkring den eksisterende Limfjordsforbindelse, således at belastningsgraden fortsat vil være større end kapaciteten?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

”I notatet gennemgås den eksisterende trafikale situation omkring Aalborg, samt forventninger til fremtidens trafik. I notatet beskrives ligeledes flere alternativer til en 3. Limfjordsforbindelse via øen Egholm. Overordnet set er Vejdirektoratet enige i de fremlagte betragtninger om de trafikale udfordringer på E45 omkring Limfjordstunnelen. Vejdirektoratet er dog ikke enig i konklusionerne omtalt på side 4, da direktoratet ikke er enig i forudsætningerne for konklusionerne. Vejdirektoratet fokuserer herunder på de punkter, hvor der findes behov for kommentarer/korrektioner.

Generelt er Vejdirektoratet ikke enig i, at kapacitetsgrænsen for Limfjordstunnelen er på 75.000 biler pr. hverdagsdøgn. Allerede i dag benyttes Limfjordstunnelen i gennemsnit af 86.000 biler pr. hverdagsdøgn, og trafikken har i flere tilfælde været oppe i nærheden 110.000 biler pr. døgn.



Kapaciteten af en vejstrækning opgøres normalt på timeniveau, og på en 6 sporet motorvej er kapaciteten ca. 6.000 biler i timen pr. retning, bl.a. afhængigt af lastbilandelen. Som nævnt i notatet er kapaciteten i Limfjordstunnelen formentlig lavere grundet stigningsforhold, manglende nødspor m.v.

Da trafikken normalt koncentrereres omkring myldretiden morgen og eftermiddag, vil døgnkapaciteten dog aldrig kunne udnyttes. Når der opstår begyndende trængsel, vil trafikanterne typisk begynde at ændre deres kørselsmønster, således at flere enten kører før eller efter perioden med trængsel. Dermed vil myldretidsperioderne blive forlænget i takt med den stigende trafik, hvilket ses på bl.a. Motorring 3 omkring København, hvor der på 6 spor kører omkring 140.000 biler pr. hverdagsdøgn. Dermed er Limfjordstunnelens reelle kapacitet langt højere end de 75.000 biler, der angives i notatet.

En forklaring på tallet 75.000 biler pr. døgn kan være, at der underforstået er forudsat et ønsket serviceniveau, hvor der selv i spidstimerne kun er et ubetydeligt tidstab for trafikanterne.

I notatet udregnes en belastningsgrad på døgnbasis, dog vil den reelle belastningsgrad på et døgnniveau være meget lavere, da der i langt de fleste timer ikke er nogen trængsel. Det er kun i spidstimerne, at belastningsgraden vil være tæt på eller over 1.

Når det i notatet angives, at en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm ikke løser kapacitetsproblemerne på E45 ved Limfjordstunnelen, så overser forfatteren, at den nye limfjordsforbindelse rummer en meget stor restkapacitet. Dette argument fremhæves ellers som en fordel ved alternativet "Citytunnelen". Man kan med andre ord ikke konkludere, at trafikken på E45 vil bryde sammen ved et givent døgnniveau, da trafikanterne enten vil fordele myldretiderne over flere timer eller omlægge ruten til den 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Citytunnelen fremhæves for at kunne aflaste Limfjordstunnelen og erstatte Kridtsvinget, der ville kunne lukkes. Vejdirektoratet deler vurderingen af Kridtsvingets problematiske indfletning i den nordgående trafikstrøm på E45, og aflastningseffekten vil også være betydelig. Imidlertid vil Citytunnelens positive effekter for E45 alene være i og omkring Limfjordstunnelens nærområde. Derimod vil denne løsning ikke repræsentere et reelt alternativ for den gennemkørende trafik på E45 i og omkring Limfjordstunnelen, som



fortsat vil være sårbar over for uheld og andre uforudsete hændelser, der bl.a. opstår ved de tætliggende tilslutningsanlæg omkring Aalborg og Nørresundby.

I modsætning til en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm, så giver Citytunnelen således ikke den ønskede pålidelighed for pendlere og erhvervstrafik på tværs af Limfjorden. Endvidere giver den 3. Limfjordsforbindelse en langt mere direkte adgang til og fra den vestlige del af Vendsyssel, herunder Aalborg Lufthavn.”

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen