



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. september 2014
J. nr. 2014-3299

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. august 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Transportudvalget.

Spørgsmål nr. 927:

Kan ministeren bekræfte, at en Egholm-motorvej, der står færdig i 2020, kun vil aflaste Limfjordstunnelen med ca. 16 pct., og at en årlig stigning i trafikken på 1,6 pct. ikke er usandsynlig, og at der således allerede i 2030 vil være mere trafik i Limfjordstunnelen end i dag, hvorfor der på dette tidspunkt må forventes et pres for etablering af yderligere en Limfjordsforbindelse ved Aalborg som paralleltunnel? Hvad vil den samlede pris være på disse to Limfjordsforbindelser? Vil denne store udgift ikke kunne forhindres, hvis man bygger en paralleltunnel først?

Der henvises til Synspunkt af Anker Lohmann-Hansen i Nordjyske 3/8-14.

Svar:

Vejdirektoratet har i 2013-2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne for Egholmlinjen og Østforbindelsen med Landstrafikmodellen, hvor resultaterne er sammenholdt med resultaterne fra VVM-undersøgelsen af en 3. Limfjordsforbindelse fra 2011.

Vejdirektoratet oplyser, at det fremgår af beregningerne med Landstrafikmodellen, at hverdagsdøgntrafikken i Limfjordtunnelen vil stige fra de nuværende ca. 74.000 køretøjer til ca. 79.000 køretøjer i 2020, hvis der ikke bygges en ny forbindelse. Limfjordstunnelens kapacitet er vurderet til ca. 80.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn med den aktuelle døgnfordeling og køretøjssammensætning.

Såfremt Egholmlinjen etableres, vil den ifølge Vejdirektoratet få en fjordkrydsende trafik i 2020 på ca. 21.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Samtidig vil trafikken i Limfjordstunnelen blive reduceret til ca. 66.000 køretøjer, svarende til en aflastning på 16,5 procent.

Vejdirektoratet oplyser endvidere, at hverdagsdøgntrafikken ifølge beregningerne med Landstrafikmodellen i 2030 vil være steget til ca. 70.000 køretøjer i Limfjordstunnelen og ca. 23.500 køretøjer på Egholmforbindelsen, hvilket sva-



rer til en årlig vækst på 0,5 procent i Limfjordstunnelen og 0,9 procent på Egholmforbindelsen. En vækst på 1,6 procent pr. år efter 2020 er således meget høj i forhold til vækstforudsætningerne i Landstrafikmodellen.

Slutteligt oplyser Vejdirektoratet, at Egholmlinjens kapacitet vurderes at være ca. 55.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn, hvorfor kapacitetsreserven vil være størst her. Efterhånden som trafikken i Limfjordstunnelen igen nærmer sig kapacitetsgrænsen, vil en større andel af den fjordkrydsende trafik i stedet vælge Egholmlinjen.

På baggrund af ovenstående forventer Vejdirektoratet derfor, at de to forbindelser også har en vis kapacitetsreserve efter 2030 - også selv om trafikvæksten skulle blive større end beregnet med Landstrafikmodellen.

Jeg kan derudover oplyse, at det samlede anlægsbudget i VVM-redegørelsen er 6,2 mia. kr. for Egholmforbindelsen og 5,4 mia. kr. for Østforbindelsen med paralleltunnel (2011-priser).

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke