

# **UHELD OG TIMELANGE KØER VED LIMFJORDEN**

**Vil en Egholmforbindelse løse problemet?**

v/Anders Wested, Trafikalt Folkeparti, Aalborg

anderswested@live.dk, tlf. 20489503

Står bag [www.3-limfjordsforbindelse.dk](http://www.3-limfjordsforbindelse.dk)

# 100 GANGE OM ÅRET

sker der **uheld eller hændelser**, der stopper biltrafikken ved Limfjorden ved Aalborg.

Halvdelen sker i myldretiden.

Eksempel fra 15. februar i år:  
(hvor ventetiden dog kun blev 1 time)

## Op mod tre timers kø: Fire biler er stødt sammen i Limfjordstunnelen

Midt i myldretiden er der sket et større sammenstød i Limfjordstunnelen



Lang kø på motorvej E45 i nordgående retning på grund af trafikuheld i Limfjordstunnelen. *Foto: Henrik Bo*

# VVM: Ekstra problemer for erhvervskørsel

## Erhvervslivets transport

Transport og infrastruktur er en forudsætning for, at folk kan komme til arbejde og bidrager til produktionen i samfundet. For virksomheder kan bringe

## Betydning af trafikale hændelser for godstrafikken

Disponenter og chauffører  
erfaringsmæssigt

## Risikoen for at opleve forsinkelser får logistikvirksomheder til at investere

Analysen viser, at logistikvirksomheder investerer for at mindske risikoen for at blive forsinket. Eksempler herpå er investeringer i fremskudte parkeringspladser

## Forsinkelser kan sprede sig til lastbiler, der ikke befandt sig i nærheden af hændelsen

Analysen viser, at når en lastbil ankommer forsinket til en terminal, som følge af en trafikale hændelse, så bli-

## Lastbiler på veje omkring den kritiske infrastruktur bliver også forsinket

Analyser af forsinkelser og omkostninger ser oftest alene på de forsinkelser, der opstår på vejstrækning-

I resuméet for VVM 2021 for 3. Limfjordsforbindelse bruges der meget plads på at omtale en rapport fra AAU, der *på generelt niveau pointerer, at erhvervslivet får mange problemer*, når man ikke kan regne med, at vejnettet fungerer.

# Det er ikke så simpelt at løse problemet

VVM-resumeet slutter "optimistisk" afsnittet om erhvervslivet med denne sætning:

**"I forhold til Egholmlinjen, så vil den nye fjordforbindelse kunne bære trafikken, hvis Limjordstunnelen er spærret pga. uheld og omvendt, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport, som ikke er medregnet i den samfundsøkonomiske beregning."**

Denne sætning betragter **helbredelse** (omkørsel) og ikke **forebyggelse** som løsningen.

Desuden antages fejlagtigt, at det altid er **simpelt at få trafikken ledt over** på den modsatte motorvej, der danner Limfjordsforbindelse.

Begge dele problematiseres i det følgende.

UHELD

# Uheld har en årsag

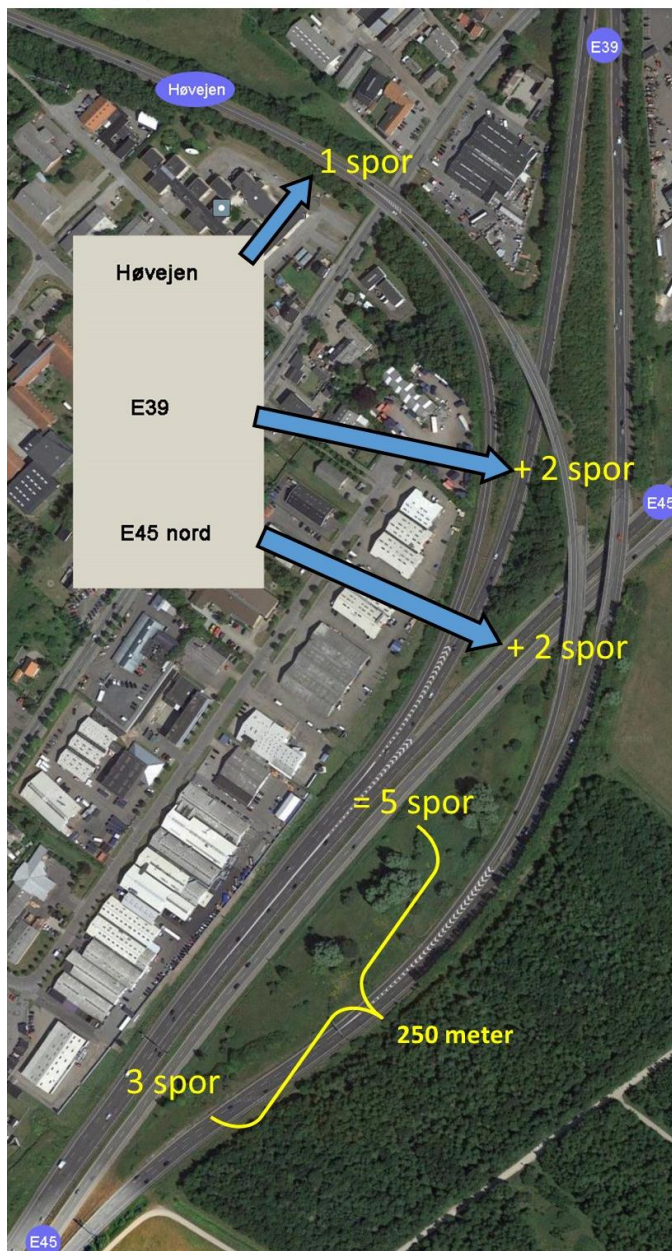


Dette kort viser politiregistrerede **uheld** på E45 i en 5-årig periode (ca. 2015-2020).

Som det fremgår, er der særligt mange uheld i det **nordlige Nørresundby** og omkring selve **Limfjordstunnelen**.

Ser man på vejforløbet de to steder, er det ret logisk, at der opstår uheld:

Fra 5 til 3 spor på 250 meter i det nordlige Nørresundby



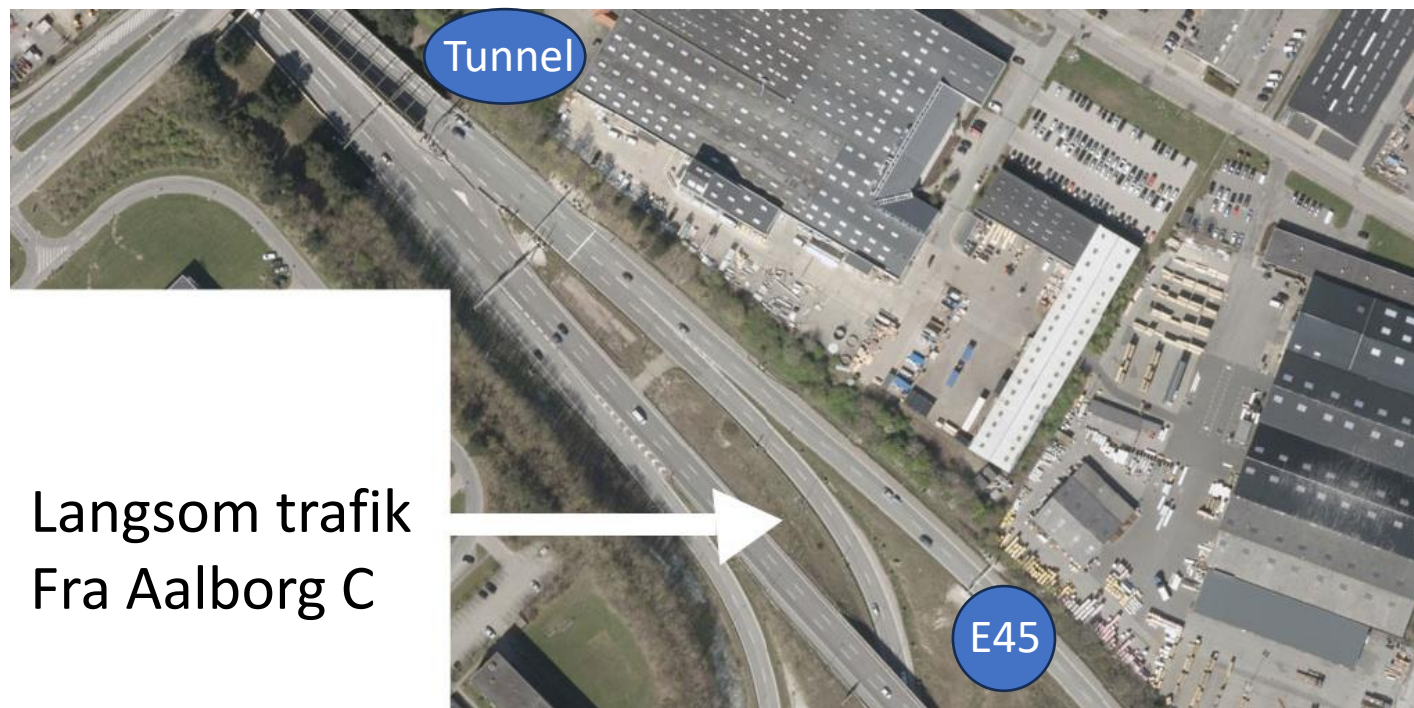
# Uheldsårsag 1 (Nørresundby):

I det nordlige Nørresundby fletter 5 vognbaner sammen til 3 på en meget kort strækning.

Det er klart, at det skaber forvirring, hvilket må være årsagen til de mange uheld på strækningen ud for Nørresundby.

Note: Sammenfletningen af trafik fra E45, E39 og Høvejen (Thisted Landevej) fra fem til tre spor giver også kapacitetsproblemer. På alle hverdagsmorgener er der således kø på dette sted.

# Uheldsårsag 2 (Limfjordstunnelen):



Langsom trafik  
Fra Aalborg C

Fra Kridtsvinget sendes langsom trafik fra Aalborg C ind i venstre side af E45 ved overhalingsbanen, lige før tunnelen.

Det skaber forvirring!

Desuden: bilister fra Aalborg C mod Nørresundby C skal skifte vognbane to gange inde i den snævre tunnel, da frakørslen til Nørresundby C kommer lige efter tunnelen. Dette giver mange sammenkørsler og lange køer.




# Hvad gør de to linjeføringer ved problemerne?

## Den vestlige model: ny forbindelse via Egholm:

Ingen ændring, dog reduktion af trafikken med 6 % i tunnelen i forhold til 2023 (85.500 HDT). Denne forskel ophæves hurtigt i årene efter åbning. Uheldene på E45 og i Limfjordstunnelen vil derfor **fortsætte**.

## Den østlige model: udvidelse af E45 og et ekstra rør:

De farlige steder bliver **ombygget**. **Nørresundby:** tilkørslen fra Høvejen fjernes. Tilbage bliver 4 spor, som fortsætter som 4 spor indtil tunnelen. **Limfjordsstunnelen:** Tilkørslen fra Aalborg City ved Kridtsvinget føres **under** E45, så man ankommer i højre side - altså samme side som frakørslen til Nørresundby C. **Hele E45:** Der tilføjes et ekstra kørespor, hvilket reducerer uheld ved de mange til- og frakørsler i byområdet.

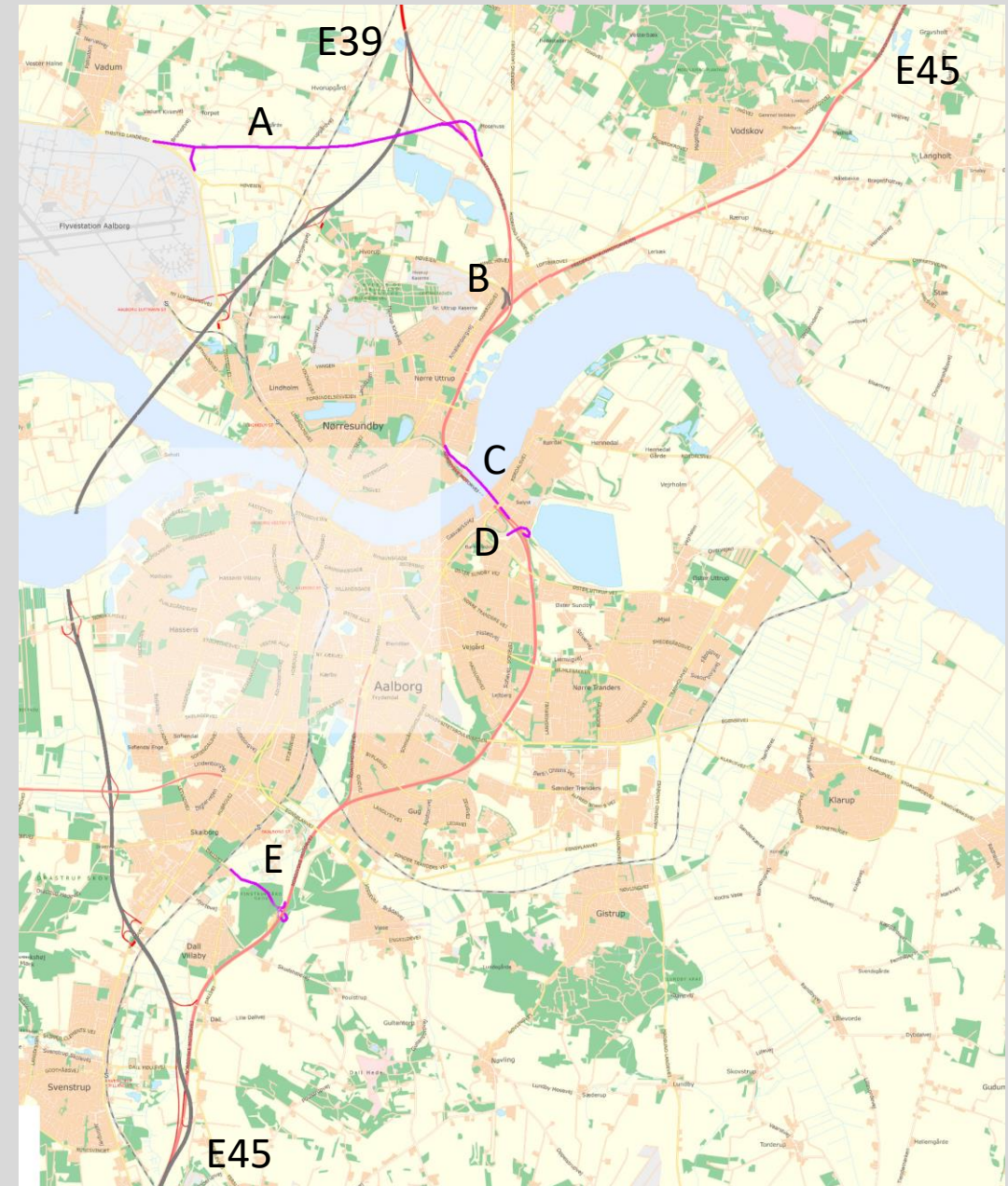


## Faktaboks: Det østlige alternativ

- A.** Der tilføjes en **motortrafikvej** fra E39 til Vadum (Jammerbugt/Thisted Landevej)
- B.** Tilkørslen fra **Høvejen** lukkes herefter ved Motorvejskryds Vendsyssel.
- C.** Der tilføjes et **tredje rør** øst for Limfjords-tunnelen (eller en 2x2 spors City-tunnel)
- D.** Trafik fra Aalborg City ledes **under E45** og ind på motorvejen fra højre side.
- E.** Der tilføjes en direkte forbindelse fra E45 til **City Syd** ud for dette butikscenter.

*Kørespor:* Motorvejen udvides til

- 2x4 spor nord for Fjorden
- 2x3 spor syd for Fjorden



# ”HELBREDELSE” – omkørsel, når uheld sker.

I VVM tages det for givet, at trafikken let kan finde over på den modsatte forbindelse ved uheld mm.

VVM anviser ikke, *hvordan* den skal finde der over, og om det overhovedet kan lade sig gøre. Det vurderes nærmere i det følgende.

**Metode:** Der sker nok flest uheld og hændelser på den østlige gren (E45 og Limfjordstunnelen), derfor koncentrerer vi os uheld her. Desuden betragtes systemet kun syd fra, da der næppe er den store forskel på situationen syd eller nord fra.

Ud fra dette ser vi nu problemerne ved **tre typiske fra-til-situationer:**



- Trafik fra E45 syd mod Thisted Landevej eller E39 (anslået 15 % af den fjordkryds-ende trafik):

Benytter i forvejen Egholmforbindelsen.

- Trafik fra E45 syd mod E45 nord (anslået 15 % af den fjordkrydsende trafik):

Kan dreje fra ved Dall og køre via Egholm. Skal derefter via Høvejen mod E45 (øverst på kortet).

- Trafik fra byområdet mod Vendsyssel (anslået 70-75 % af den fjordkrydsende trafik):

Skal på tværs af byområdet, hvor der undervejs kan opstå problemer og evt. videre til E45 nord.

# Her opstår problemer:

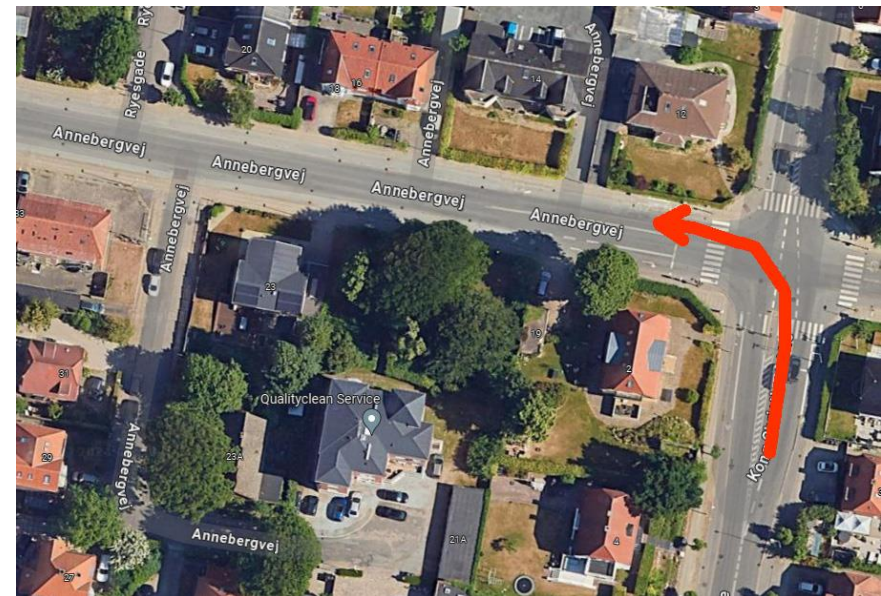
**Gul** på kortet siden forud:

En trafikmængde svarende 40.000 biler pr. døgn skal presses igennem to enkelt-sporede rundkørsler nær Bouet. Kapaciteten er vel det halve?



**Rød** på kortet siden forud:

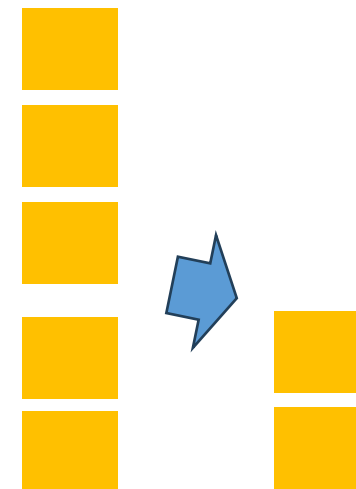
De 80-90.000 biler, som dagligt benytter Limfjordstunnelen nordpå, skal nu ledes via Egholm. Hovedparten af disse kommer fra byområdet, hvorfra man vil forsøge at nå frem via gader og veje. Trafikken på gader og veje vil gå helt i stå f.eks. ved venstresvinget fra Kong Christians Alle mod Annebergvej.



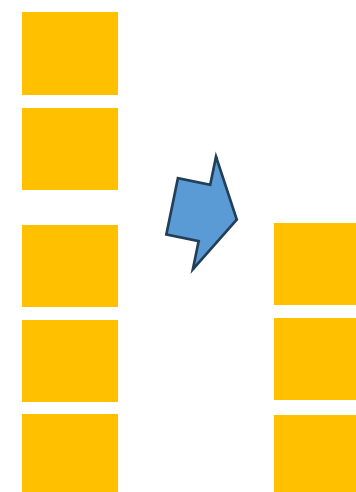
# Kapacitet på selve motorvejene ved uheld

**Det vestlige alternativ:** Hvis Limfjordstunnelen lukker i denne ene retning, og eneste motorvejspassage er via Egholm, skal der tilføjes trafik fra en motorvej med 3 kørespor oven på en 2 spors motorvej.

Det er mere end en fordobling. Kan det lade sig gøre?



**Det østlige alternativ:** Hvis et ud af tre rør lukker, må den samme trafikmængde som ovenfor skulle ekspederes med tre spor. Det er vel bedre.



# Øst-løsningen, når uheldet sker 1

Ved uheld og hændelser i et tunnelrør vil man forholdsvis simpelt kunne lede trafikken over i et andet rør. Det er ikke nødvendigt at sende store mængder trafik på tværs af Aalborg.

Kortet til højre viser (med den stiplede linje) hvordan Anker Lohmann-Hansen forestiller sig, dette skift kan ske i god tid.



# Øst-løsningen, når uheldet sker 2

Der kan også ske **uheld og hændelser** **andre steder** på motorvejen ved Aalborg.

På **Aalborg-siden** kan man lede en del trafik via **Ådalsmotorvejen** samt Østre Alle / Nyhavnsgade tilbage mod tunnelen.

På **Nørresundby-siden** vil det ekstra spor (4 i alt i hver retning) øge muligheden for, at man kan **komme forbi** et sted med problemer (man får desuden ombygget det sted, hvor de fleste uheld sker).





**KAPACITET**

# Kapacitetsproblemet med Egholmlinjen

Ved valg af Egholm-linjen efterlader man Limfjordstunnelen med **80.800 biler HDT** allerede i år 2035, hvilket er mere end den trafikmængde på 75.000, hvor køerne erfaringsmæssigt starter. Der vil således være kø i myldretiden allerede fra dag 1.

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af den 3. Limfjordsforbindelse (HDT 2035) - Afrundet

Lokation	Basissituationen	3. Limfjordsforbindelse	Ændring i HDT	Ændring i Procent
Egholmtunnelen	-	36.300	-	-
Limfjordbroen	36.200	32.600	-3.600	-10%
E45 Limfjordtunnelen	104.500	80.800	-23.700	-23%

I årene derefter vil trafikken formentlig vokse, således at der i **år 2040 er lige så meget kø som i dag.**

# Manglende kapacitet stopper også trafikken

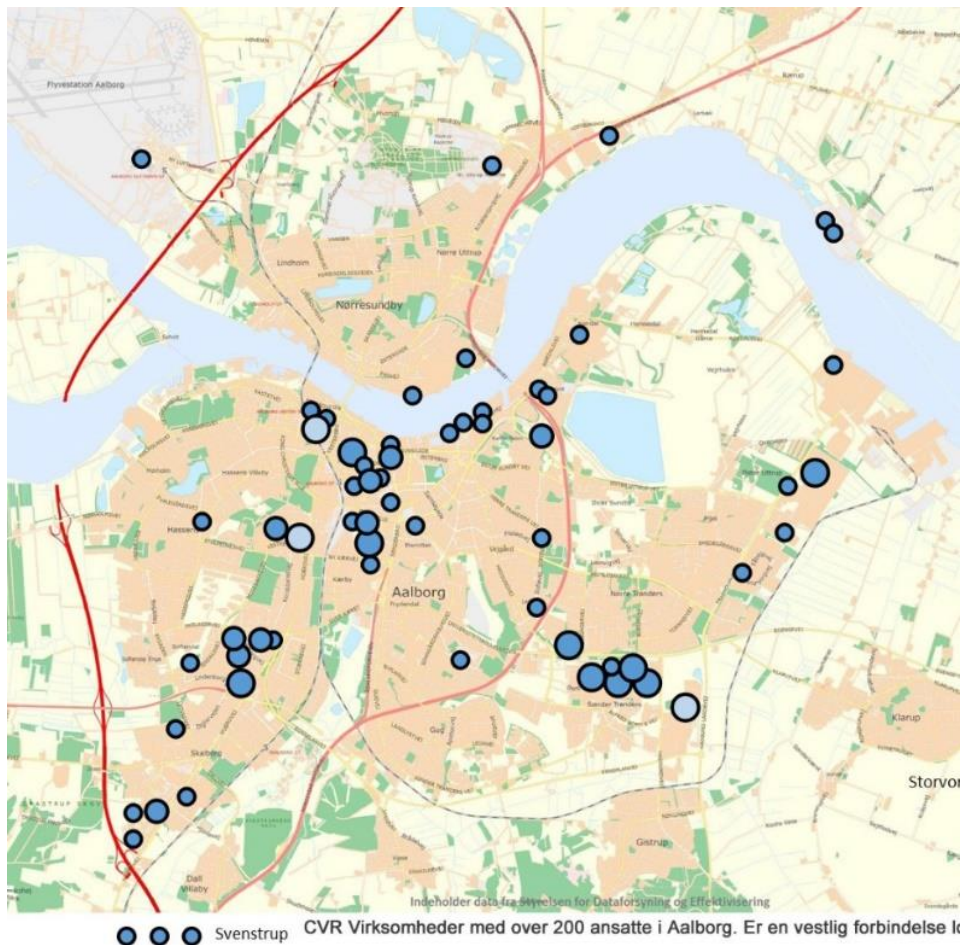
En Egholm-motorvej løser kapacitetsproblemet **mod E39** men **ikke mod E45 Nord**, fordi Limfjordstunnelen og E45 fortsat er overbelastet.

Bedre er en Øst-løsning, der **udvider motorvej E45 helt op til der, hvor E45 og E39 skiller i dag** i det nordlige Nørresundby. Den **løser problemet for både E39 og E45 Nord**.

Det er et spørgsmål om at fastholde forgreningen ved Aalborg i Y form i stedet for V form, og så sørge for, at den nederste del af Y'et har tilstrækkelig kapacitet.



Betragtet i **sydgående** retning vil Y-formen desuden sikre den bedste kapacitet fra begge motorveje mod **Aalborg C og Aalborg Ø**.



Virksomheder med over 200 ansatte  
(kilde: CVR).

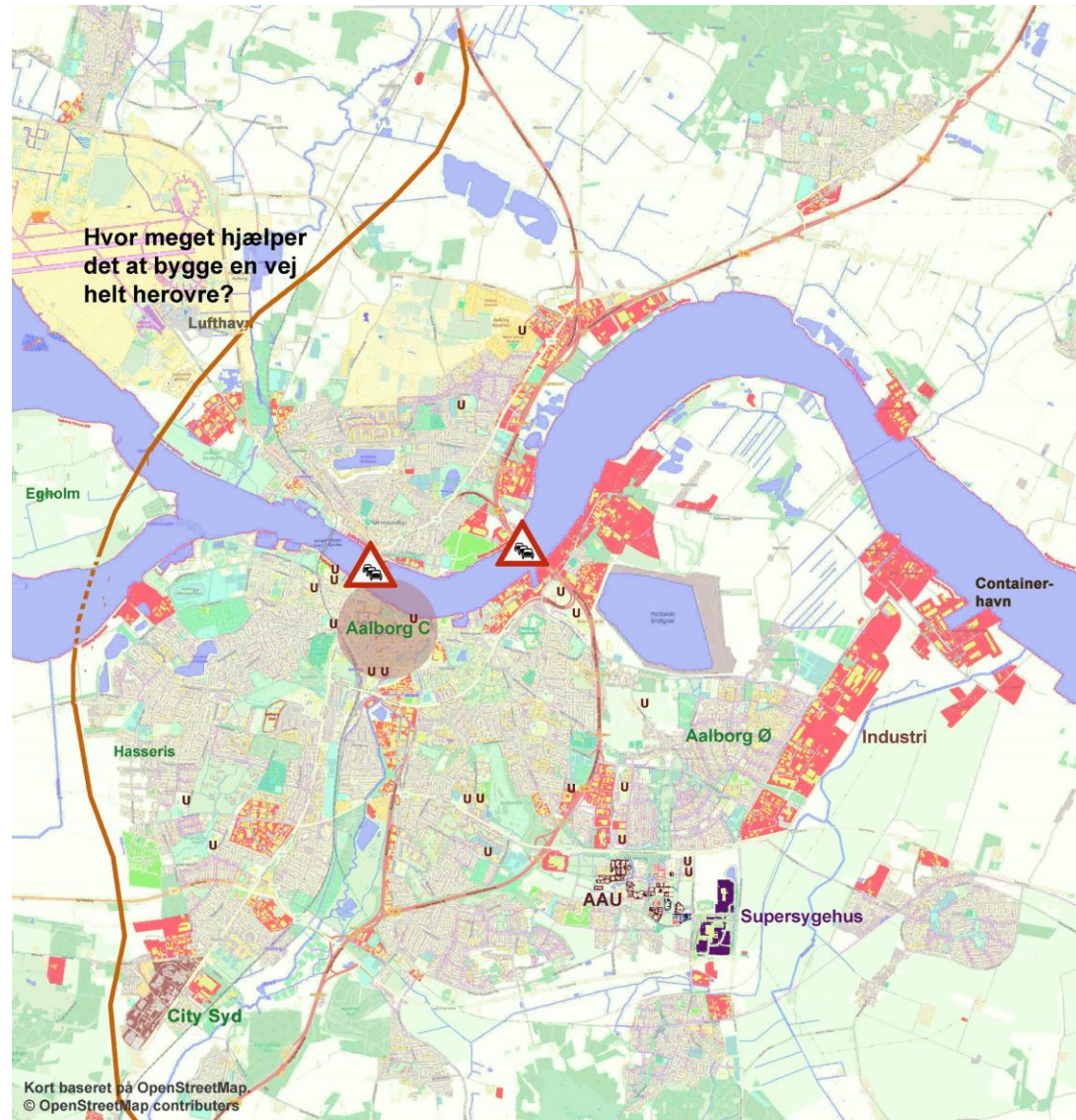
Det helt grundlæggende problem ved at vælge Egholmforbindelsen er, at man udvider kapaciteten i vest, mens de fleste rejsemål og det stigende behov på Aalborg-siden ligger centrum/øst.

Det skaber problemer med afvikling af trafikken på E45, og det fastholder en situation med

- uacceptabelt mange uheld på E45,
- de længste rejsetider,
- mest omvejskørsel, og sikkert også med
- de laveste trafikantgevinster og
- den laveste samfundsmæssige værdi.

Bilag:

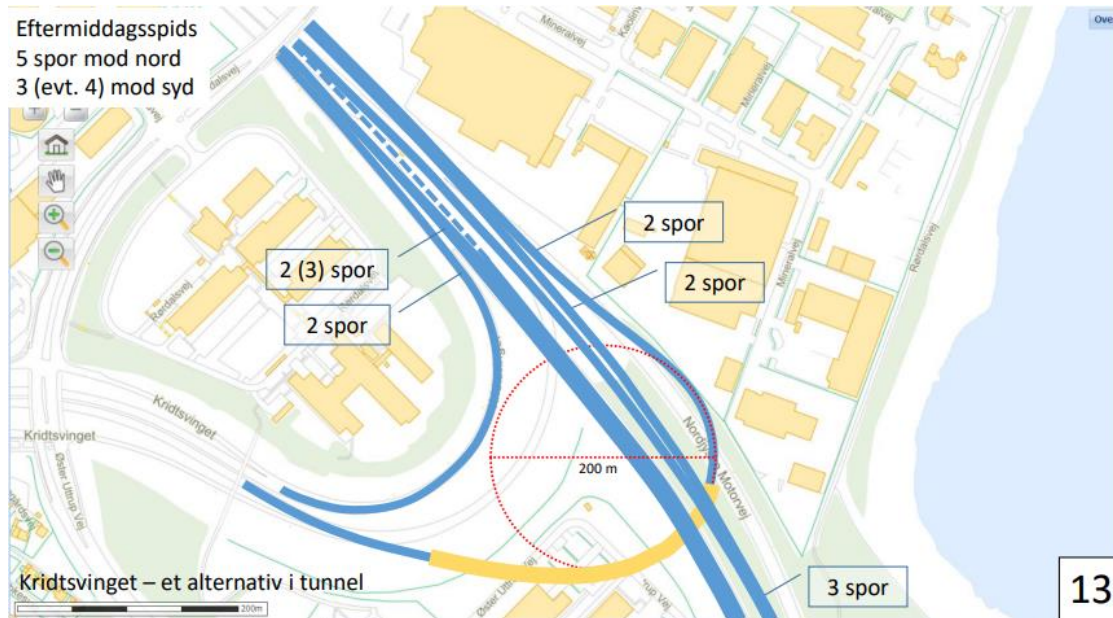
# Bilag 1: Virksomheder mm. øst for Aalborg Centrum



Nordjyllandsværket  
Coolshop  
Aalborg kaserner  
KMD  
TechCollege  
Aalborg Portland  
Bladt Industries  
Port of Aalborg  
Danske Fragtmænd  
Siemens Wind Power  
Fibertex  
Nordværk (byens renovation)  
Det nye Supersygehus  
Sundhedsuddannelser  
Aalborg Universitet  
Nordjysk Videnspark  
Regionshuset  
Gigantium  
GomSpace

# Bilag 2: Østløsningens udfletning syd for Fjorden

Herunder: Anker Lohmann-Hansens forslag 2 for underføring af Kridtsvinget



Til Højre: Anker Lohmann-Hansens forslag 1 tegnet ovenpå Vejdirektoratets overdrevne store model for en østlig forbindelse i VVM 2011.



## Bilag 3: Eksterne omkostninger

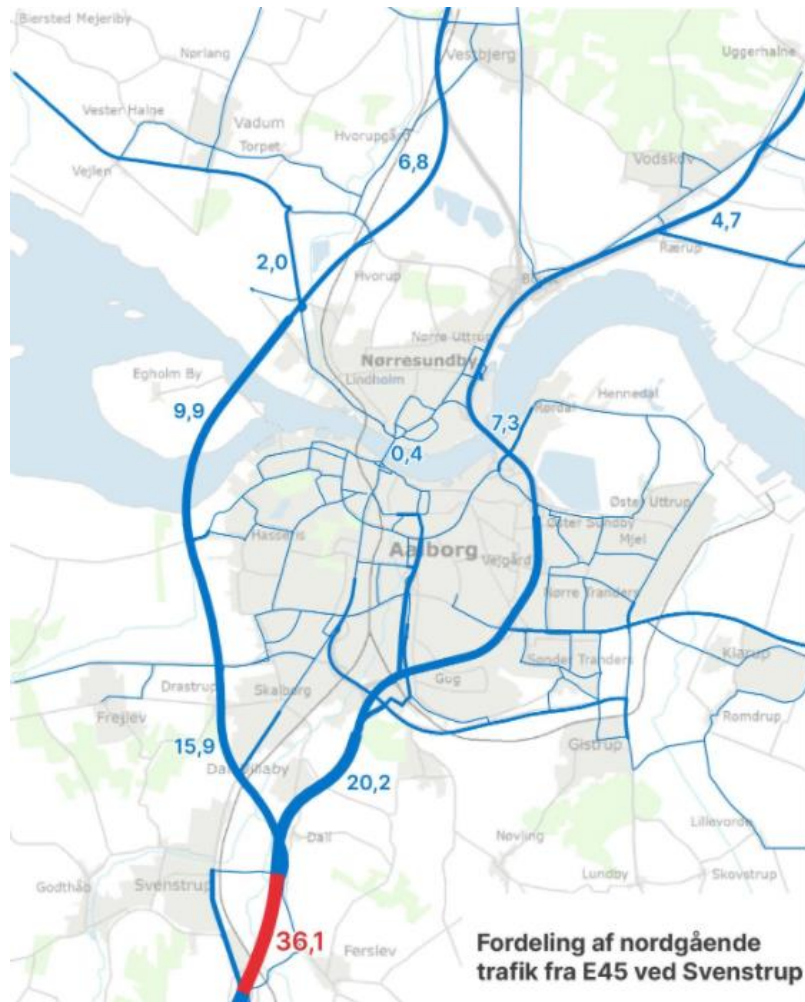
”I forhold til Egholmlinjen, så vil den nye fjordforbindelse kunne bære trafikken, hvis Limjordstunnelen er spærret pga. uheld og omvendt, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport, **som ikke er medregnet i den samfundsøkonomiske beregning.**”

**Andre eksterne omkostninger mm., som ikke er medregnet:**

- Tab af rekreative områder
- CO2-udslip ved anlæg
- Risiko for ødelæggelse af 1/3 af Aalborgs drikkevand
- Risiko ved gravning i og nær depoter med asbestaffald
- Ødelæggelse af levesteder for truede dyr
- Ombygning af det lokale vejnet, ekstra støjskærme
- Stigende støj med endnu en motorvej, afledte sundhedsudgifter
- Tab af renommé for Aalborg (natur, klimapolitik, sammenhængsfølelse)



# Bilag 4: Fjerntrafikkens lille andel



Fjerntrafik ankommer pr. definition helt syd fra, passerer en af de tre Limfjordsforbindelser og forsvinder ud i Vendsyssel og omvendt.

Kortet stammer fra VVM 2021s side "Nye muligheder for rutevalg | Vejdirektoratet" og viser ca. den mængde trafik på de tre forbindelser, der er fjerntrafik.

(Der er dog en mindre del, der kører ind til Nørresundby)

Ud fra kortet og VVMs tal for den totale trafik forventet 2030 på de tre forbindelser, kan man beregne, at fjerntrafikken højst udgør 25,8 %.

	På kort	I alt forventet år 2030 (VVM 2021)
Egholm	9.900	32.500
Bro	400	30.700
Tunnel	7.300	73.300
	<b>17.600</b>	<b>136.500</b>
Kun én retning skal med		68.250
		17.600 / 68.250
Procent	<b>25,8</b>	