

## Strategi

Af Transportministeriets status for de strategiske analyser i relation til "En grøn transportpolitik" fremgår følgende strategi for udviklingen af vejnettet:

- Nye motorveje til en række landsdele og byer
- Flere spor på de mest trængselsramte strækninger i det store H og omkring København
- Nye omfartsveje på landevejene, som forbedrer bymiljø, trafiksikkerhed og rejsetid
- Bedre vejforbindelser til havne og lufthavne

Betragter man Vestforbindelsen i forhold til denne strategi tilgodeser den faktisk samtlige disse formål – omend der ikke er tale om en omfartsvej på en landevej men en aflastende motorvejsforbindelse. Og samtidig har den et internationalt perspektiv i forhold til vores skandinaviske nabolande, hvilket i strategien også nævnes som et specifikt formål for det overordnede vejnet.

Der er trængselsproblemer omkring Limfjordstunnelen ved Aalborg, og de bliver kun værre fremover. Derfor er det nødvendigt at få taget hul på den store anlægsopgave, som realiseringen af den 3. Limfjordsforbindelse i Vestforbindelsen vil udgøre – eventuelt gennem en etapevis udbygning ligesom det er skitseret for den mulige udbygning af E45 ned gennem Øst- og Sydjylland.

Perspektiver for udvikling af den overordnede infrastruktur i Danmark.

Kilde: Transportministeriet, 2011



Investeringen på godt 6 mia. kr i Vestforbindelsen foregriber ikke løsningen for den øvrige udbygning af motorvejsnettet i Jylland. Om det er udbygning af E45 til 15 mia. kr, en østlig midtjysk motorvej til 13-18 mia. kr eller en vestlig midtjysk motorvej til 10-13 mia. kr. ændrer dette ikke ved Vestforbindelsens rolle eller betydning.

Med andre ord bør den 3. Limfjordsforbindelse realiseres som et naturligt led i strategien for udvikling af landsdels- og internationale forbindelser til løsning af fremtidens trafikale udfordringer.

## Landsdelsforbindelsen på tværs af Limfjorden



Som opfølgning på "En grøn transportpolitik" gennemfører regeringen en række strategiske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer. I en status fra december 2011 konstateres det, at "en effektiv og udbygget infrastruktur er en forudsætning for varig jobskabelse og moderne konkurrencekraft".

Dette må også gælde for Nordjylland. Den nordjyske region og Aalborg by som center for den regionale udvikling er og bliver i stigende grad udfordret som følge af den manglende afklaring vedrørende en styrkelse af landsdelsforbindelsen på tværs af Limfjorden. Der er behov for handling som opfølgning på den gennemførte VVM undersøgelse.

### Teknik- og Miljøforvaltningen

Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
Tlf. 9931 2000  
Fax 9931 2009  
www.aalborgkommune.dk  
teknik.miljoe@aalborg.dk

### Region Nordjylland

Niels Bohrs Vej 30  
9220 Aalborg Ø  
Tlf. 9635 1000  
Fax 9815 2009  
www.rn.dk  
region@rn.dk

### KKR Nordjylland

Boulevarden 13  
9000 Aalborg  
Tlf. 9931 1949  
www.kl.dk/kkr-nordjylland  
bjh@kl.dk



# I kanten eller i midten ?

Betragter man den nordjyske region, er befolkningens fordeling nord- og syd for Limfjorden næsten lige stor - dog med en lille overvægt bosat nord for Limfjorden. Af regionens knap 580.000 indbyggere var 295.000 således bosat nord for Limfjorden i 2011.

I et regionalt perspektiv er E45 og Limfjordstunnelen derfor en meget væsentlig landsdelsforbindelse for den nordjyske region, fordi Limfjorden deler regionen "på midten".

Om Nordjylland ligger i udkanten eller i midten afhænger af den synsvinkel, man anlægger.

Ganske vist udgør havnekajerne i Frederikshavn og Hirtshals endepunkter for de faste motorvejsforbindelser gennem Europa via E39 og E45. Men forbindelserne over Kattegat og Skagerak placerer Nordjylland centralt i forhold til vore nabolande i Norge og Sverige.

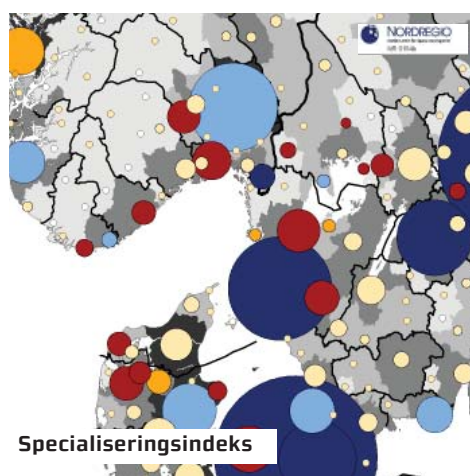
Det er karakteristisk, at forbindelserne fra Nordjylland til Norge og Sverige giver direkte forbindelse til områder i disse lande, som ud fra en erhvervsmæssig betragtning er meget interessante.

I Sverige er Vestre Götalands län landets næststørste med en samlet befolkning på omkring 1,6 mio. indbyggere, hvoraf ca. ½ mio. er bosat i Göteborg Kommune. Befolkningsmæssigt er der således tale om et område med en stor tyngde.

Erhvervsmæssigt er der i området stærke clustre indenfor bl.a. bilindustrien, life science samt kultur- og oplevelsesindustri-erne, og karakteriseres ved virksomheder med høj FoU andel.

Nok så væsentlig er der også tale om Sveriges mest betydende transportregion med en eksport af mere end 33 mio. ton via Vestre Götalands län. Heri er ikke indeholdt transittrafikken via Göteborg Havn, som alene tegner sig for mere end 65% af containertrafikken i Sverige.

Med ekspresfærgerne er Göteborgområdet kun to timer fra Jylland – hvis man vel at mærke når færgen. Sikkerhed for en god trafikafvikling på E45 også ved Limfjorden er derfor af stor betydning.



Specialiseringsindeks

Specialisation in high-tech manufacturing and/or R&D on natural sciences and engineering" 2005

Nordic specialisation index on employment in sector

No empl. in sectors

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

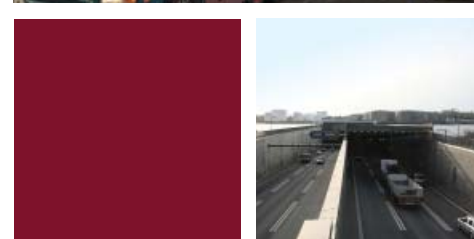
R&D centre

High-tech manufacturing

Manufacturing centre

Science & tech hub

R&D centre



Trafik på Europavejnettet

# Fremkommelighed

I Limfjordstunnelen sker der i hver uge i gennemsnit 2-3 hændelser – punkteringer, tørkørsler, tabte genstande eller lignende, som påvirker trafikafviklingen. Strækningen omkring tunnelen har også en forhøjet uheldshyppighed med omkring 15 uheld pr år svarende til ca. halvdelen af alle uheld på E45 gennem Aalborg.

Indretningen af det overordede vejnet i Aalborg medfører, at afviklingsproblemer på E45 oftest har umiddelbare konsekvenser for bytrafikken. Tætheden af trafik på E45 indebærer, at der meget hurtigt sker en opbygning af kø, hvilket afstedkommer, at mange trafikanter søger alternative ruter via kommunevejene. Samtidig betyder tætheden, at det selv ved en hurtig indsats varer et stykke tid, inden trafikafviklingen igen normaliseres. Den fortsatte stigning i trafikken ad E45 forstærker disse problemstillinger.

Aalborg Kommune har med udgangspunkt i GPS data fra TomTom estimeret, at tidstab i dagens situation for strækninger på vejnettet, hvor fremkommeligheden i spidstimen er nedsat med mere end 33%, udgør 140.000 timer på årsbasis. Dette tal er eksklusivt de særlige tidstab ved hændelser og uheld på vejnettet.

Omregnet udgør dette tidstab ved nedsat fremkommelighed alene i dagens situation en samfundsmæssig værdi på i størrelsesordenen 25 mio. kr om året.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse blev det opgjort, at en Vestforbindelse i Egholmlinjen i år 2020 ville kunne spare, hvad der svarer til et årligt forsinkelsestab på knap 408.000 timer i trafikken på hele vejnettet.

Dette er ikke så overraskende, når man tager i betragtning, at Vestforbindelsen vil have en gunstig virkning i forhold til mange af de lokaliteter, som allerede i dag er præget af fremkommelighedsproblemer i spidstimerne – herunder Limfjordsbroen.

Som transportsystemet ved Aalborg er indrettet i dag, påvirker forsinkelserne ikke alene bilisterne men også de kollektive rejsende på tværs af Limfjorden. Kapaciteten via jernbanen er begrænset, og et løft i den kollektive trafik forudsætter derfor, at der kan dedikeres spor på Limfjordsbroen.



Får man øget motorvejskapaciteten på tværs af Limfjorden giver det en mulighed for at udvikle en højklasset løsning for den kollektive trafik med BRT eller letbane på Limfjordsbroen.

Det vil betyde, at den kollektive trafik i højere grad end i dag vil blive i stand til at varetage de byinterne ture på tværs af Limfjorden, hvorved disse ture kan løses mere effektivt.

Dette er særligt interessant, fordi den fortsatte udvikling af Aalborgs regionale rolle må påregnes at øge mængden af udefra kommende biltrafik.

En større andel lokale ture i den kollektive trafik kan være muligheden for at absorbere denne vækst på kommunevejene, og dermed for den fortsatte udvikling af Aalborg som hovedby i den nordjyske region.



Lokaliteter med største fremkommelighedsproblemer