

Forslag

til

Lov om anlæg af en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.

Fremsat den 2. oktober 1963 af *ministeren for offentlige arbejder.*

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til som hovedlandevej at lade anlægge en tunnel udelukkende for kørsel med motorkøretøjer under Limfjorden ved Ålborg i en linie ca. 2,5 km øst for den nuværende Limfjordsbro med tilsluttende motorvejsanlæg fra Gugvej øst for Skalborg til hovedlandevejene A 10 og A 14 ved Bouet.

§ 2. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at erhverve — om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6

af 10. januar 1928 — de arealer m. v., der udkræves til gennemførelsen af de i § 1 omhandlede anlæg.

§ 3. Udgifterne ved de i § 1 omhandlede anlæg samt ved disse anlægs fremtidige vedligeholdelse afholdes af vejfonden.

§ 4. Dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i forbindelse med de af denne lov omfattede anlæg, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt andre afgifter til det offentlige.

Bemærkninger til lovforslaget.

Den nuværende vejbro, der fører hovedlandevej A 10 (Europavej 3) over Limfjorden mellem Ålborg og Nørresundby, er anlagt i henhold til lov nr. 47 af 7. marts 1928. Broen, der er en klappbro, blev åbnet for almindelig trafik den 1. april 1933.

Trafikudviklingen har medført, at det i 1958-60 blev nødvendigt at forøge broens trafikkapacitet ved anlæg af en 4-sporet kørebane mod tidligere kun en 2-sporet kørebane, idet såvel cykelstier som fortove blev anbragt på konsoller. Broens bredde blev herved forøget fra 15,4 m til den nuværende bredde 21,4 m.

Det stod dog allerede da klart, at Limfjordsbroen på grund af det stigende antal motorkøretøjer ikke fremover ville kunne tage de voksende trafikmængder. Endvidere kan anføres, at oplukningerne af broen af hensyn til skibsfarten medfører stigende vanskeligheder for vejtrafikken.

Min. f. off. arb., vejdir., j. nr. 26-02-05.

I denne forbindelse kan det nævnes, at den samlede trafik over Limfjordsbroen i 1962 udgjorde omkring 8.900.000 køretøjer, svarende til en gennemsnitstrafik pr. døgn på 24.400 køretøjer. I juli 1963 udgjorde den gennemsnitlige døgntrafik ca. 31.000 køretøjer. Det antages ifølge foreliggende prognoser, at biltrafikken over Limfjorden mellem Ålborg og Nørresundby i 1980 vil være af størrelsesordenen 70.000-80.000 køretøjer i et oktoberdøgn.

I 1969, i hvilket år en ny fast forbindelse over Limfjorden forudsættes at kunne tages i brug, er den gennemsnitlige trafik i et oktoberdøgn anslået til at være af størrelsesordenen 40.000-50.000 køretøjer. Det bemærkes, at en trafik af denne størrelse ikke vil kunne afvikles blot nogenlunde gnidningsfrit ad den nuværende Limfjordsbro, men at der allerede i løbet af nogle få år og indtil ibrugtagningen af en ny forbindelse over Limfjorden må

forventes betydelige kødannelser og forsinkelse af trafikken mellem Ålborg og Nørresundby og dermed af den gennemgående trafik ad hovedvej A 10.

Til belysning af de forskellige muligheder for tilvejebringelse af forøget kapacitet for vejforbindelsen over Limfjorden har ministeriet for offentlige arbejder i 1959 nedsat et arbejdsudvalg, hvor foruden ministeriet for offentlige arbejder, boligministeriet, Ålborg amtsråd, Ålborg og Nørresundby byråd samt Sundby-Hvorup og Hasseris sogneråd har været repræsenteret.

Udvalgets opgaver har været at tilrettelægge og forestå de trafikale og tekniske undersøgelser, som skønnes påkrævede for at bestemme, hvor og hvorledes en ny fast forbindelse over Limfjorden bør etableres og sættes i forbindelse såvel med de gennemgående vejforbindelser som med gade- og vejnettet i Ålborg og Nørresundby med omliggende kommuner.

Udvalgets undersøgelser er resulteret i, at den nye forbindelse bør lægges øst for den nuværende Limfjordsbro, idet denne linjeføring vil medføre den største aflastning af den eksisterende Limfjordsbro, bl. a. fordi den bymæssige udvikling såvel syd som nord for fjorden navnlig må forventes at ville ske mod øst.

Man har i så henseende overvejet en linjeføring ca. 800 m øst for den nuværende bro, således at den nye forbindelse ville være beliggende umiddelbart ved de centrale bydele i Ålborg og Nørresundby, men da gennemførelsen af vej- og gadetilslutninger på disse steder vil rejse betydelige tekniske vanskeligheder og medføre store udgifter bl. a. til omfattende ejendoms erhvervelser, har man ikke ment at burde foreslå denne linjeføring gennemført.

Udvalget har derfor indstillet til ministeriet, at den faste forbindelse etableres i en linje ca. 2,5 km øst for den nuværende Limfjordsbro således som vist på vedheftede oversigtskort. Til dette forslag har såvel de i udvalget repræsenterede kommunalbestyrelser som ministeriet kunnet tilslutte sig.

Til afviklingen af den forventede trafik over Limfjorden vil det være nødvendigt at etablere forbindelsen som en mindst 4-sporet motorvej. En sådan vejs kapacitet i forbindelse med den nuværende vejbro vil i en lang årrække være tilstrækkelig til at afvikle trafikken, men det kan ikke afvises, at kapaciteten i en fjernere fremtid vil vise sig utilstrækkelig. Imidlertid vil det af hensyn til vejtilslutningerne på begge sider af fjorden være trafikteknisk vanskeligt og forbundet med meget store meromkostninger at anlægge forbindelsen med mere

end 4 spor, hvorfor man anser det for rigtigst, såfremt en senere udvikling i Ålborg-Nørresundbyområdet måtte nødvendiggøre en yderligere forøgelse af kapaciteten, da at etablere en 3. forbindelse over fjorden vest for den nuværende bro.

Man har foretaget en række undersøgelser med henblik på, om forbindelsen bør etableres som bro eller tunnel, og man har ladet udarbejde foreløbige skitseprojekter for såvel en 4-sporet tunnelforbindelse som for en 4-sporet højbro med 42,5 m fri gennemsejlingshøjde, begge placeret øst for Ålborg og Nørresundby i den foran omtalte linje ca. 2,5 km øst for den nuværende bro, og begge såvel nord som syd for Limfjorden gennem motorvejsanlæg forbundet med det eksisterende vejnet, for den sydlige stræknings vedkommende tilsluttet det motorvejsanlæg, Ålborg amtsråd projekterer som ny indføring til Ålborg af hovedlandevej A 10. Såfremt der skal anlægges en østjysk motorvej, vil foranævnte motorvejsanlæg kunne fortsættes såvel vest som øst om Rold skov.

Anlægsudgifterne er (inklusive vejanlæggene) på grundlag af de udarbejdede skitseprojekter med prisniveau 1961 anslået til ca. 147 mill. kr. for broprojektet og til ca. 149 mill. kr. for tunnelprojektet. Heraf andrager udgifterne til selve broen 79 mill. kr. og til tunnelen 81 mill. kr. Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne anslås for broforbindelsen til ca. 450.000 kr. årligt og for tunnelforbindelsen til ca. 650.000 kr. årligt.

Imidlertid medfører tunnelforslagets kortere vejtilslutninger umiddelbart syd for fjorden og samtidig mindre højdeforskel lavere driftsudgifter for trafikken, hvorfor den relativt ringe forskel i anlægs- og vedligeholdelsesudgifterne for de to forslag skønnes at være af mindre betydning.

Derudover frembyder tunnelforbindelsen visse byplanmæssige fordele i forhold til broforbindelsen, idet det sydlige tilslutningsanlæg til tunnelforbindelsen vil være mindre arealkrævende end tilslutningsanlægget til en broforbindelse.

For Ålborgs oliehavn vil tunnelforbindelsen endvidere medføre den fordel, at de for den nye vejforbindelse nødvendige indgreb i havnens areal og udnyttelsesmåde bliver mindre end ved broforslaget.

Endelig foretrækker forsvarsministeriet ud fra forsvarsmæssige synspunkter en tunnel frem for en bro øst for Ålborg, ligesom tunnelen i givet fald let kan indrettes til beskyttelsesrum mod radioaktivt nedfald.

For skibsfarten i sejlrenden er der ingen væsentlig forskel på, hvilket af de to projekter man vælger.

Da udgifterne er omtrent lige store for de to

projekter, og da tunnelprojektet i færdselsmæssig henseende har væsentlige fordele frem for højbroprojektet, hvortil kommer dettes byplanmæssige og militære fordele samt fordelene for oliehavnen, foreslås det at vælge dette forslag.

Efter projektet forudsættes tunnelen bygget som en 552 m lang lukket sænketunnel — med betonramper 941 m — bestående af to 9,5 m brede adskilte, men sammenbyggede betonrør med 4,5 m fri højde. Tunnelen lægges så dybt, at der i sejlrenden bliver en mindste vanddybde på 10,0 m, ved den sydlige kajmur 9,5 m. Tunnelen forsynes med ventilationsanordning.

Som det fremgår af foranstående, er de tilsluttende vejforbindelser til tunnelen forudsat anlagt som 4-sporede motorveje fra Gugvej øst for Skalborg til Bouet nord for Nørresundby (vist med rødt på oversigtskortet). Ved Gugvej tilsluttes motorvejen som foran nævnt et af Ålborg amtsråd projekteret motorvejsanlæg, der skal danne ny indføring af hovedvej A 10 til Ålborg by og havn

(vist med grønt på oversigtskortet). Ved alle tilslutningsanlæg er forudsat anlagt accelerations- og decelerationsbaner, og den 1.200 m lange stigning på fjordens sydside forudsættes forsynet med krybebane for langsomt kørende lastvogne.

Som det fremgår af oversigtskortet forudsættes der syd for Limfjorden etableret tilslutningsanlæg ved Gugvej, ved Sauersvej og ved en fremtidig Østersundbyvej samt ved selve tunnellandingen. Nord for Limfjorden forudsættes et tilslutningsanlæg for trafik såvel til Nørresundby og Nr. Uttrup som til industriarealerne i Sundby-Hvorup kommune, hvorefter motorvejen videreføres til hovedlandevej A 10 med et tilslutningsanlæg ved Bouet for forbindelser til hovedlandevej A 14 og A 17.

Det må tilføjes, at de foran angivne overslagssummer må være behæftet med nogen usikkerhed, indtil de endelige bundundersøgelser og den i forbindelse dermed stående yderligere projektering har fundet sted.

