

Kopi af:

Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse

Dette høringssvar indeholder følgende afsnit:

- 1 Områder i VVM-redegørelsen, som ønskes uddybet
- 2 Områder i VVM-redegørelsen, som vurderes at være baseret på tvivlsomme forudsætninger
- 3 Områder, som kun er overordnet behandlet i VVM-redegørelsen, men som fortjener at blive vægtet mere ved vurderingen af løsningerne
- 4 Alternative forslag til linjeføring inkl. forslag til forbedring af løsninger i VVM-redegørelsen
- 5 Sammenfatning

1 - Områder i VVM-redegørelsen, som ønskes uddybet

Svar på nedenstående spørgsmål vurderes at kunne forbedre beslutningsgrundlaget og bedes derfor medtaget i jeres opsummering af høringssvar og dermed tilgå beslutningstagerne.

1.1 Prognose for trafikudvikling

I VVM-redegørelsen og på Borgermødet den 18. august 2011 er det oplyst, at der som alternativ til det anvendte "normal-vækst-scenarie" for udviklingen i den fjordkrydsende trafik er udarbejdet beregninger for et "lav-vækst-scenarie" for udviklingen i den fjordkrydsende trafik.

Jf. afsnit 2.1 vurderer jeg, at det er tvivlsomt om det er retvisende at basere vækst på normal-vækst-scenariet.

I forhold til væksten ønsker jeg derfor at få følgende oplyst:

- hvad er baggrunden for at anse normal-vækst-scenariet for det mest retvisende grundlag for VVM-redegørelsen ? (da normal-væksten overstiger den historiske vækst, som særligt indenfor de sidste 5 år er fladet ud).
- hvad udgør henholdsvis tidsgevinster, nettonutidsværdien og nettogevinsten (kr.) pr. offentlig omkostningskrone for de 3 løsninger ved lav-vækst-scenariet ?
- er vurderingen af 0+-alternativet den samme ved lav-vækst-scenariet ?

1.2 Opgørelse tidsgevinster i samfundsøkonomiske beregninger

VVM-redegørelsen indeholder kun en overordnet beskrivelse af, hvordan tidsgevinsterne er opgjort/skønnet.

Jf. afsnit 2.3 vurderer jeg at opgørelsen er baseret på tvivlsomme forudsætninger.

I forhold til de opgjorte tidsgevinster i de samfundsøkonomiske beregninger ønsker jeg derfor at få følgende oplyst:

- Hvilken metode er anvendt ved opgørelsen ?
- Hvilke data er opgørelserne baseret på ?

- Er der taget hensyn til den i 2010 gennemførte forbedring af E45 nord for den nuværende tunnel ?
- hvilke typer kørsel indgår ved opgørelsen af tidsgevinster ?

1.3 Planlagt tilkørsel fra E45 til City Syd

I VVM-redegørelsen og på Borgermødet den 18. august 2011 er det oplyst, at planlagt tilkørsel fra E45 til City Syd afventer beslutning om 3. limfjordsforbindelse.

Som følge af, at andre planlagte lokale vejprojekter indgår i prognoserne, ønsker jeg derfor at få oplyst:

- er det vurderet hvilken effekt en tilkørsel fra E45 til City Syd vil have på beregningen af tidsgevinster for Øst-løsningen ?
- hvis det ikke er vurderet hvad er årsagen så hertil ?

1.4 Behov for udvidelse infrastruktur i vestlig bydel

Udover nye tilkørselsanlæg indeholder VVM-redegørelsen ikke beskrivelse af behov for forbedring af infrastruktur i vestlig bydel.

Jf. afsnit 3.3 vurderes den eksisterende infrastruktur ikke at være disponeret til øget og tung trafik til og fra motorvejen, og derfor ønsker jeg at få oplyst:

- Er der foretaget en vurdering af behov for forbedring af den eksisterende infrastruktur i den vestlige bydel ?
- Vil forbedringen være en statslig eller kommunal opgave ?
- Er der udarbejdet et foreløbigt budget herfor og indgår de i budgetterede anlægssummer i beregningerne for de vestlige løsninger ?

1.5 Vedligeholdelse eksisterende tunnel

I VVM-redegørelsen og på Borgermødet den 18. august 2011 er det oplyst, at konstruktionen af den eksisterende tunnel er sårbar.

I forhold til vedligeholdelsen af den eksisterende tunnel ønsker jeg derfor at få oplyst:

- hvad vurderes restlevetiden for den eksisterende tunnel at være ?
- hvornår forventes næste større vedligeholdelse at skulle udføres ? (som vil påvirke trafikafviklingen gennem tennellen i en længere periode)
- hvilken effekt vil ovenstående have på trafikafviklingen på E45 i en situation, hvor der er bygget en vestlig linjeføring og er effekten medtaget i beregningen af den samfundsmæssige værdi ?

1.6 Støjdæmpende asfalt

I henhold til VVM-redegørelsen er det forudsat, at der anvendes støjdæmpende asfalt.

Jf. afsnit 3.2 er den vestlige bydel meget følsom overfor støj og derfor ønsker jeg at få oplyst:

- om man kan tage forudsætningerne i VVM-redegørelsen som en garanti for, at der anvendes støjdæmpende asfalt ?
- om man også kan antage, at den støjdæmpende asfalt vil blive vedligeholdt så hyppigt, at den støjdæmpende effekt opretholdes kontinuerligt ?

2 - Områder i VVM-redegørelsen, som vurderes at være baseret på tvivlsomme forudsætninger

Nedenstående forudsætninger er afgørende for beslutningen og derfor bedes opsummeringen af modtagne hørings svar indeholde en kommentering af kritikpunkterne i dette afsnit.

2.1 Prognose for udvikling fjordkrydsende trafik

Indledningsvis hæfter jeg mig ved, at VVM-redegørelsen baserer sig på en fremskrivning af trafikken til en samlet fjordkrydsende trafik i 2020 på 125.000 køretøjer pr. døgn på hverdage. Sammenholdt med ca. 99.000 køretøjer i dag. Det er en fremskrivning med 2,3 % p.a. Til sammenligning oplyser VVM-redegørelsen, at væksten fra 1990 til i dag har været 1,9 % p.a. Væksten fra 1995 til i dag har været på ca. 1,7 % p.a.

Som det fremgår af figuren i VVM-redegørelsen (Sammenfattende rapport – Del 1) side 24 er stigningen i den fjordkrydsende trafik fladet ud de seneste 6-7 år. Stigningen i denne periode har således været begrænset, hvilket kombineret med den historiske udvikling indikerer, at stigningen i den fjordkrydsende trafik de næste 10 år langt fra vil nå op på 2,3 % p.a.

Dette understøttes af Aalborg Kommunes klimastrategi, hvor målsætningen er at mindske trafikmængden i området.

Med en stigning på eksempelvis 1,3 % p.a. (svarende til lav-vækst-scenariet) i den samlede fjordkrydsende trafik vil den samlede fjordkrydsende trafik stige til 112.500 køretøjer i 2020, altså en stigning på 13.500 køretøjer i forhold til i dag, hvilket er ca. en halvering i forhold til VVM-redegørelsens forudsætninger om en stigning på 26.000 køretøjer frem til 2020.

Med baggrund i ovenstående fakta tillader jeg mig at være kritisk i forhold til VVM-redegørelsens grundlæggende forudsætning omkring stigningen i den fjordkrydsende trafik.

Ved en mindre trafikmængde end forudsagt i VVM-redegørelsen vil kravene til trafik anlæggene mindskes og der vil således ikke være behov for de store og dyre anlæg som er skitseret i VVM-redegørelsen. Det er vanskeligt at reducere trafik anlæggene i vestforbindelserne, hvilket derimod er oplagt at gøre i øst jf. afsnit 4.1.

Der henvises endvidere til spørgsmål i afsnit 1.1.

2.2 Anlægsbudgetter

I VVM-redegørelsen er omfanget og anlægssummerne for de 3 foreslåede løsninger anført som følger:

Forbindelse	Længde i km	Tunnel, bro og ramper i km.	Anslået anlægsbudget i 2011 priser
-------------	-------------	-----------------------------	------------------------------------

Østforbindelse med en ny parallel tunnel	Ca. 10 km.	Ca. 1,59 km.	5,4 mia.kr.
Egholmlinjen	Ca. 20 km.	Ca. 3,25 km.	6,2 mia.kr.
Lindholmlinjen	Ca. 20 km.	Ca. 3,34 km.	7,0 mia.kr.

Ud fra en overordnet anlægsøkonomisk betragtning finder jeg ikke, at der er sammenhæng i tallene. Det forekommer besynderligt, at østløsningen er så dyr som den er. Østløsningen er kun halv så lang som de to andre løsninger og ikke forholdsvis belastet af flere km. dyre konstruktioner som tunnel, bro og ramper. Procentuelt udgør anlægssummen for østløsningen 87 % af anlægssummen for Egholmlinjen, selvom den kun er halvt så lang.

Jeg er klar over, at der er udfordringer ved østløsningen, men det er der også ved vestløsningerne, hvor det bygges på lavtliggende områder, herunder gammel havbund m.v., hvilket ikke er billigt.

Jeg mener derfor, at det bør være muligt at realisere østforbindelsen for mindre beløb end anført i VVM-redegørelsen. Under alle omstændigheder bør det undersøges til bunds. Eventuelt i en konkurrence mellem private entreprenører, hvor de har et prismax. Jeg er sikker på at dette vil give nogle gode løsninger, som både løser trafikken, men som også er økonomiske.

Der er herudover mange muligheder for at gøre østløsningen billigere ved at gøre anlægget mindre, hvilket er omtalt i afsnit 4.1.

Specielt i en situation, hvor vi som samfund mangler penge er det vigtigt at have et billigere alternativ og det mener jeg ikke er løst tilfredsstillende i VVM-redegørelsen. Og dette er ikke i overensstemmelse med Den "Grønne Transportpolitik" fra 29. januar 2009, hvor det på side 6 fremgår, at "de enkelte projekter skal ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse".

Vi er jo tidligere i Nordjylland blevet begunstiget med et nyt motorvejsprojekt (E39 – Hirtshalsmotorvejen) til et udkantsområde, der reelt ikke havde behov for en ny motorvej. Lad os ikke spille de offentlige ressourcer og begå en lignende fejltagelse en gang til.

Der henvises endvidere til spørgsmål i afsnit 1.4.

2.2 Samfundsøkonomiske beregninger

Uden at skulle gennemgå de samfundsøkonomiske beregninger startende på side 138 i VVM-redegørelsen (Sammenfattende rapport – Del 1) nærmere, er der dog enkelte forhold som kræver en kommentar.

Der konkluderes en bedre samfundsøkonomi på de to vestlige løsninger end på den østlige løsning. Opmærksomheden henledes på, at konklusionen hviler på baggrund af beregninger, hvor anlægsomkostningerne og tidsgevinsterne er langt de væsentligste elementer.

Jeg har i foregående afsnit redegjort for, at anlægsomkostningerne på østforbindelsen virker uforklarligt høje. En nedsættelse af anlægsomkostningerne på østforbindelsen vil ændre de samfundsøkonomiske beregninger på side 143 i VVM-redegørelsen (Sammenfattende rapport – Del 1).

Herudover er det væsentligt at holde sig for øje, at de tidsgevinster der indtægtsføres i beregningerne i sagens natur er behæftet væsentlig usikkerhed, hvilket VVM-redegørelsen også slår fast. Se side 64 i VVM-redegørelsen (Sammenfattende rapport – Del 1), hvor usikkerheden omkring trafikmodelberegninger er omtalt.

Jeg synes desuden, at det er vanskeligt at vurdere, hvad der skal med og hvad der ikke skal med i tidsgevinster. Skal det med, at feriegæster kan komme 5 min. hurtigere på ferie i Løkken. Skal det med, at man kan komme hurtigere på indkøb eller familiebesøg? Skal det med at man kan komme 5 min. hurtigere på arbejde osv. En ting er sikkert. Der er ikke tale om et cash flow, som vi som samfund alternativt kan

betale andre offentlige udgifter med, herunder efterlønsreformer m.v. Dette er derimod tilfældet, hvis anlægsudgifterne formindskes. Eksempelvis ved, at der vælges en komprimeret østløsning i stedet for en af de langt dyrere vestløsninger.

Det at VVM-redegørelsen sammenligner noget ret målbart (anlægsøkonomi) med noget usikkert (tidsgevinster) og fremstiller dette i en eksakt beregning er efter min vurdering ikke retvisende. Konklusionen fra de samfundsøkonomiske beregninger i VVM-redegørelsen må på den baggrund betragtes med usikkerhed og kan langt fra stå alene, herunder som følge af at andre svært målbare forhold ikke er indregnet i de samfundsøkonomiske regninger, eksempelvis:

- tab af naturværdier
- tab af visuelle indtryk af landskab
- tab af miljø
- tab af rekreative områder m.v.
- forringelse af befolkningens sundhedsstand via mindre attraktive arealer til udendørs motion

I forhold til de opgjorte tidsgevinster, er det endvidere min vurdering, at tidsgevinsterne for de vestlige løsninger i nutidsværdi virker høje i lyset af følgende forhold:

- For trafikken til og fra E39 (Hjørring, Hirtshals osv.) er det ikke min vurdering, at der er tidsgevinster i en vestlig løsning. Dette uanset at trafikken skal til Aalborg eller syd/nord på. Afkørslerne Kridtsvinget, Øster Uttrup Vej, Humlebakken, TH. Sauers Vej, Aalborg Syd vil stadigvæk være at foretrække for denne trafik, såfremt den skal til Aalborg. Og en vestlig løsning vil ikke være hurtigere end E45 såfremt trafikken skal videre syd/nord på. Trafikken til og fra Frederikshavn (E45) har ikke mulighed for at tilslutte sig en vestlig løsning.
- Trafikken til og fra Jammerbugt Kommune og Han Herred vil selvfølgelig opnå en tidsgevinst, herunder som følge hurtigere adgang til centrum pga. mindre trafik på Thistedvej. Men det er jo ikke sådan, at der bliver etableret en ny motorvej til området og for trafik udenom Aalborg er det med alternativet Høvejen og E45 minutter, vi taler om i tidsgevinster. Uden at fornærme Jammerbugt Kommune og Han Herred er området også kendt som et tyndt befolket område uden væsentlig industri, erhverv og arbejdspladser. Det er derfor min vurdering, at der ikke er væsentlige værdifulde tidsgevinster i denne sammenhæng, hvilket der trods alt er tale om i Hjørring/Hirtshals/Frederikshavn, hvor der er tale om to færgenhavne og byer med større arbejdspladser. At disse begrænsede tidsgevinster ikke realiseres vurderes at være et meget lille offer i forhold til at undlade at belaste hele den vestlige del af Aalborg voldsomt med en motorvej.
- Denne vurdering gælder også i forhold til trafikken fra og mod vest - f.eks. Nibe.
- For trafikken via de vestlige forbindelser er det også værd at bemærke, at hele den vestlige del af Aalborg er kendetegnet ved beboelse, hvorfor der ikke er mange oplagte mål i form af arbejdspladser, uddannelsessteder m.v. for denne trafik. Hertil kommer at City Syd er kendetegnet ved at være et indkøbsområde. Alt i alt kan det vel sættes spørgsmålstegn ved værdien af disse tidsgevinster.
- For at realisere tidsgevinsterne i vestforbindelserne kræver det bl.a. at til- og frakørslerne er disponeret til trafikbelastningen. Dette er tilfældet i Øst med til- og frakørslerne Kridtsvinget, Øster Uttrup Vej, Humlebakken, TH. Sauers Vej og Aalborg Syd. Dette vurderes at være en udfordring i vest, hvor eksempelvis til-/frakørslen Nørholmsvej er etableret i et villakvarter. Forholdet er uddybet under afsnit 3.3.

Selvom det ikke kan dokumenteres med fakta, er det med baggrund i ovenstående min vurdering, at tidsgevinsterne for de vestlige løsninger virker høje.

Det er samtidig min vurdering, at der andre steder i landet må være langt højere tidsgevinster at realisere på motorvejsprojekter. Jeg tænker bl.a. på København, hvor det giver mening at tale om tidsgevinster i forbindelse med kø og lignende og hvor tidsgevinsterne har en reel værdi.

Der henvises endvidere til spørgsmål i afsnit 1.2.

3 - Områder, som kun er overordnet behandlet i VVM-redegørelsen, men som fortjener at blive vægtet mere ved vurderingen af løsningerne

Følgende væsentlige områder mener jeg ikke er vægtet nok i redegørelsen, og derfor bedes opsummeringen af indkomne høringssvar indeholde en kommentering af de rejste problemstillinger og forhold i dette afsnit.

3.1 Aalborgs overordnede byudvikling

I forhold til udviklingen i og omkring Aalborg er det en østlig løsning som virker oplagt.

En udbygning af det østlige tunnelsystem vil understøtte den udvikling som foregår øst for E45.

I øjeblikket planlægges der et nyt supersygehus til en anlægssum på over 4 mia.kr. Aalborg Universitet planlægger at udbygge sit campusområdet med 100.000 kvm. over de næste år. Aalborg Universitet vækster for tiden med 2-cifrede vækstrater i antal nye studerende. En lang række andre uddannelsesinstitutioner er placeret ved E45.

Samtidig er det idrætskulturelle samlingspunkt Gigantium placeret ved E45. Udover at indeholde en kæmpe idrætshal til fodbold, håndbold, koncerter, messer m.v. indeholder stedet 2 ishockeybaner herunder landets største ishockeyarena. Gigantium er pt. under udvidelse med et svømmeanlæg.

En virksomhed som er væsentlig at nævne i denne sammenhæng er Aalborg Østhavn, som vækster på gods og på nye fragtruter. Eksempelvis har havnen lige vundet grønlandstrafikken i en årrække fremover. Virksomheden er meget afhængig af god infrastruktur, primært E45.

Af andre større virksomheder tæt på E45 kan nævnes Siemens Windpower, Bladt Industries, Fibertex, Aalborg Portland, Aalborg Industries, Ove Wrist mfl. Hertil kommer mange andre mindre og mellemstore virksomheder i området. Generelt er E45 omgivet af erhvervsvirksomheder igennem Aalborg og på Nørresundby-siden.

Fælles for denne udvikling har været, at området siden 60'erne er udviklet med visheden om E45's beliggenhed. Modsat beboelsesområdet i det vestlige Aalborg, hvor motorvejen er et meget generende element af mange årsager.

De foreslåede vestlige løsninger i VVM-redegørelsen er placeret meget tæt på beboelsesområder i en stor del af linjeføringerne. Det vestlige Aalborg er kendetegnet ved beboelsesområder og er i mange år udviklet som et beboelsesområde. Området er velfungerende med et stort byplanmæssigt potentiale Der er meget få erhvervsvirksomheder i området og slet ingen større virksomheder som i Aalborg Øst, der har behov for en motorvej tæt på.

Med et beboelsesområde følger skoler, børneinstitutioner, fritidsaktiviteter, foreninger, boldbaner m.v. Alle aktiviteter, hvor en motorvej som nabo er et ødelæggende element.

Aalborgs vestlige del er meget sårbar overfor en motorvej eftersom der ikke er erhvervsvirksomheder, beplantning eller lignende mellem beboelsesområdet og motorvejen. Motorvejen bliver placeret få hundrede meter fra beboelsesområderne. For en stor del af linjen, herunder Hasseris Enge, uden støjafskærmning.

Ved etableringen af en af de vestlige forbindelser sættes der en stopper for den udvikling som der hidtil har været i vest med etableringen af nye beboelsesområder. En udvikling som ellers er naturlig når skoler, børneinstitutioner, fritidsaktiviteter, foreninger m.v. er til stede. De større byer i Danmark vækster og Aalborg skal frem til 2040 vækste med 12%. Beboelse til en del af denne vækst kunne med fordel etableres i vest. Dette vil en vestlig forbindelse sætte en stopper for.

Såfremt der etableres en vestlig forbindelse er der vel tale om historie i Danmark. Det er vel ikke hidtil set, at der er blevet etableret en ny motorvej i en by med en stor del af linjeføringen med beboelse som nabo.

Det skal tilføjes, at hovedparten af de udviklingsområder kommunen har udpeget i centrum af Aalborg betjenes bedst og hurtigst fra den østlige forbindelse. Der er bl.a. tale om Østre Havn, Eternitgrunden og Godsbaneområdet. Hertil kan tilføjes Friis – Aalborg Citycenter.

En udvidelse af den nuværende østlige løsning vil tilføje den østlige løsning et element af mindre sårbarhed overfor uheld og vedligeholdelse i tunnelerne, idet flere spor vil gøre det lettere at regulere og gennemføre trafikken i disse tilfælde. Til gavn for alle men specielt erhvervsvirksomhederne i området.

I forhold til Aalborgs udvikling indenfor erhverv og beboelse er en østlig løsning det naturlige og oplagte valg.

3.2 Støj og luftforurening

Det vestlige Aalborg er som tidligere nævnt et beboelsesområde, som ikke er udviklet med henblik på at have et stort motorvejsanlæg som nabo. Området er således særligt sårbart i forhold til støj eftersom der ikke er en naturlig støjafskærmning som eksempelvis erhvervsbyggeri eller beplantning mellem motorvejen og boligerne. Beboelserne i området er tæt lavt byggeri typiske med haver osv. med stor vægt på udeliv. Dagplejemødre, børneinstitutioner, skoler m.v. inddrager udelivet meget i dagligdagen. Området er således særdeles udsat i forhold til støj.

Områderne som ligger tættest på motorvejen er flade områder, hvor der ikke på nogen måde er støjafskærmning. Et ikke uvæsentligt element i denne sammenhæng er vestenvinden. Der er næsten altid vind i disse vandnære områder og i størstedelen af tiden kommer vinden fra vest. Det er samtidig et forhold som gør, at bilrøgen blæser ind over byen.

Boligområdet Hasseris Enge, hvor der de sidste 7 år er etableret over 200 parcelhuse, bl.a. via grundsalg fra for Aalborg Kommune, vil være beliggende 200-400 meter fra motorvejen uden nogen form for støjafskærmning.

Indenfor meget tæt afstand fra motorvejen er der tusinder af boliger som bliver påvirket af støjen. Tallet mangedobles, når du kommer længere ind mod Hasseris.

Området er i stor vækst alene i Gl. Hasseris Skole beliggende ca. 800 meter fra motorvejen starter der 4 spor i 0. klasse (godt 100 elever) her til august.

Generelt er området fuldstændig uforberedt på disse støjgener og området, beboelserne, skolerne, institutionerne m.v. er ikke planlagte og disponeret efter disse støjgener.

Det er muligt, at man i VVM-redegørelsen kan dokumentere akademiske beregninger, som viser at den samlede støj ved en vestlig løsning er neutral. Jeg mener bare, at virkelighedens verden er en anden. Det kan godt være, at man begrænser støjen andre steder ved at nedbringe trafikmængden. Men det er i områder, som

er planlagt efter støjgenerne fra trafikken, afskærmet af etagebyggeri, erhvervsbyggeri eller lignende. Omkring den E45 har man siden 60'erne planlagt og udviklet områderne tæt ved motorvejen efter støjgenerne. Ved en vestlig løsning pålægger man en hel ny bydel støjgener, som den ikke er disponeret til at kunne klare.

Sammenholdt med, at det er muligt at sænke lydniveauet langs E45 ved hjælp af nye støjskærme er det min vurdering, at den østlige linjeføring i forhold til en støjmæssig vurdering er langt at foretrække frem for en vestlig linje.

Der henvises endvidere til spørgsmål i afsnit 1.6.

3.3 Infrastruktur vestlig bydel

Et stort problem for de vestlige løsninger i forhold til en østlig løsning med udvidelse af E45 er til- og frakørslerne og den bagvedliggende infrastruktur.

I Øst er der store til- og afkørsler bl.a. i form af Kridtsvinget, Øster Uttrup Vej, Humlebakken, TH. Sauers Vej og Aalborg Syd. Det kendetegner disse til- og frakørsler, at de er flersporede og reguleret med lyskryds m.v. Samtidig er infrastrukturen bagved tilpasset og veldisponeret til at aftage en stor mængde trafik. Der ligger desuden en plan (0+-alternativet) klar for udvidelse af infrastrukturen ved vækst i trafikken og endvidere er vejene omgivet af ikke så følsomt byggeri, bl.a. erhverv m.v.

I vest er til- og frakørslerne Vestre Kærvej og Nørholmsvej kendetegnet ved at ske i tæt bebyggede områder med omkringliggende villakvarterer uden en tilstrækkelig bagvedliggende infrastruktur til at håndtere den nye trafik. Nørholmsvej er meget problematisk. Nørholmsvej er i sig selv en villavej og de omkringliggende veje Under Lien, Bygaden, Gl. Hasserisvej, Svalegårdsvej, Mølholmsvej m.v. er ikke etableret til at kunne håndtere denne trafik. Disse veje løber gennem tæt lav bebyggelse omgivet af parcelhuse og andet beboelse med rigtig mange børn i området. Vejene er bl.a. konstrueret med fartnedsættende chikaner og vejbump.

Tung trafik fra motorvejen vurderes særdeles problematisk her. Området er slet ikke disponeret til at håndtere denne form for trafik. Området er i forvejen kendetegnet ved, at det trafikalt har nået sit bristepunkt. En vestlig løsning vil forværre situationen markant.

Den vestlige motorvejsstrækning påvirker ikke mindre end tre kommunale skoledistrikter, Vesterkærret Skole, Gammel Hasseris Skole og Stolpedals Skole i den vestlige bydel af Aalborg, samt privatskolerne Klostermark Skole og Sankt Marie Skolen. Uanset om Egholmlinjen eller Lindholmlinjen vælges vil skolevejen i disse skoledistrikter påvirkes af markant øget trafik. Det vurderes både helbredsmæssigt og undervisningsmæssigt uforsvarligt at øge trafikken markant i disse områder. Samtidig er det ikke ønskeligt at børnene i nogle situationer skal krydse en motorvej til skole.

For hver skole i området er der en række daginstitutioner, fritidsaktiviteter, foreninger, klubber, idrætsforeninger, boldbaner m.v. som påvirkes negativt af den markant øgede trafik.

I forhold til infrastrukturen vil en vestlig løsning have store konsekvenser for beboerne, idet området ikke er disponeret til den ny trafik, hvilket modsat er tilfældet i øst. Det vurderes derfor ikke forsvarligt at placere en motorvej med så store konsekvenser midt i by og boligkvarterer.

Der henvises endvidere til spørgsmål i afsnit 1.4.

3.4 Rekreative områder

Både Egholmlinjen og Lindholmlinjen vil medføre en voldsom forandring i byens trafikforhold og et voldsomt angreb på en lang række af Aalborg og Nørresundbys vigtigste rekreative naturområder. Det virker som om, at man er ved at ødelægge Aalborgs grønne åndehuller.

Det virker ikke gennemtænkt, at ødelægge disse bynære naturområder mod vest på både Nørresundbysiden og på Aalborgsiden. Disse områder er særdeles vigtig for, at Aalborg og Nørresundby opfattes som attraktive at studere i, at bo i og at arbejde i. Aalborg og Nørresundby har den helt særlige kombination af storby og frisk luft med let adgang til rekreative arealer og naturoplevelser.

Vestlige linjer vil bl.a. ødelægge:

- Hasseris Enge
- Det velbesøgte område langs fjorden vest for rensningsanlægget
- De mange løbestier i området
- Østerådalens sydlige del
- Roen i de fredede kolonihaveforeninger, som der ligger flere af på begge sider af fjorden
- Fjordbyen og dens særlige charme (kun Lindholm-linjen)
- Friluftsbadet og vinterbadeklubben (kun Lindholm-linjen)
- Den grønne kile langs fjorden ud mod Nørholm
- Egholmfærgeløbet og Egholm med dens mange muligheder
- Farvandet over til Lindholm
- Lindholm Fjordpark
- Lindholm Å (kun Lindholm-linjen)
- Det vilde naturområde nær Vandskisøen.

Dertil kommer den forringede naturoplevelse for sejlende på fjorden, der med begge disse linjer, vil blive flankeret af en motorvej, bro og/eller tunnel med skæmmende op og ned kørselsramper.

Der er efter min vurdering tale om uerstattelige rekreative områder som vil gå tabt som følge af etableringen af en vestlig løsning som det reelt ikke er nødvendigt at etablere.

4 - Alternative forslag til linjeføring inkl. forslag til forbedring af løsninger i VVM-redegørelsen

4.1 Mindre trafik anlæg i øst

I forlængelse af mine kommentarer, kritikpunkter og rejste problemstillinger i foregående afsnit er det oplagt at vurdere på et mindre trafik anlæg i øst.

Anlægget i øst er i VVM-redegørelsen indarbejdet som en ny paralleltunnel med 2 tunnelrør med hver 3 spor for vejtrafik. Der er altså tale om et anlæg, som fordobler antallet af spor fra nuværende 6 spor til 12 spor.

Det forekommer som en voldsom forøgelse af kapaciteten, hvilket i sig selv er accelererende fordyrende grundet anskaffelse af arealer og ekspropriationer på land for at håndtere tilkørslerne til tunnelerne.

Hovedparten af de trafikale problemstillinger, som VVM-redegørelsen omtaler, vurderes at kunne afhjælpes ved en udvidelse med et ekstra rør, herunder i forhold til fremtidige større vedligeholdelsesopgaver af den eksisterende tunnel.

Afhængig af antal af spor må en mindre østforbindelse kunne realiseres for ca. 2-3 mia.kr. Når dette beløb fremskrives til tidspunktet for betalingen for anlægsarbejdet, vil forskellen til de vestlige alternativer være endnu større.

Nedenfor er anlægssummerne fremskrevet til 2020 med en intern på 5 %, hvilket er den interne rente som anvendes i VVM-redegørelsen. Udgangspunktet for en mindre østlig løsning er i eksemplet indregnet med et anlægsbudget på 2,5 mia.kr. i 2011 priser:

Forbindelse	Anslået anlægsbudget i 2011 priser	Fremskrevet anlægsbudget til 2020 med en intern rente på 5%	Forskel i forhold til Østforbindelsen
Østforbindelse med en ny parallel tunnel	2,5 mia.kr.	4,1 mia. kr.	-
Egholmlinjen	6,2 mia.kr.	10,1 mia.kr.	-6,0 mia.kr.
Lindholmlinjen	7,0 mia.kr.	11,4 mia.kr.	-7,3 mia.kr.

Som det fremgår, vil der være en markant forskel i alternativerne. Lindholmlinjen vil således være i størrelsesordenen 7 mia.kr. dyrere end en tilpasset østforbindelse i 2020-priser.

Udover en mindre anlægøkonomi vil der også være betragtelige omkostningsbesparelse på drift- og vedligeholdelsesdelen ved en komprimeret østløsning, hvilket ikke er indregnet i ovenstående.

Med baggrund i ovenstående mener jeg ikke en beslutning om en 3 limfjordsforbindelse kan træffes uden at vurdere en komprimeret østforbindelse, idet de økonomiske besparelse ved en sådan model vil være betragtelige.

Jeg er bekendt med at der er udarbejdet konkrete forslag hertil, og jeg bakker op om forslaget indsendt af Borgerbevægelsen mod en vestlig motorvej.

4.2 Forbedring af tilkørsel til City Syd og lufthavnen

Ovenstående forslag bør kombineres med forbedring af tilkørslen fra E45 til City Syd (hvilket byrådet allerede har planlagt) samt forbedring af adgangen fra E45 til lufthavnen via udvidelse af eksisterede vejnet.

Jeg er bekendt med, at der er udarbejdet flere konkrete forslag hertil, og jeg bakker op forslaget indsendt af Borgerbevægelsen mod en vestlig motorvej.

4.3 Flytning af vestlige linjer mod vest

Jeg er bekendt med, at Hasseris Grundejerforening har fremsat forslag om at de vestlige linjeføringer rykkes mere mod vest, hvilket Regionen på deres møde den 25. august 2011 bakkede op om.

Såfremt vejdirektoratet indstiller en vestlig linjeføring bakker jeg op om Hasseris Grundejerforenings forslag og herudover foreslår jeg, at der etableres et større skovbælte langs de berørte beboelsesområder for derved at reducere de negative konsekvenser yderligere.

5 - Sammenfatning

Samlet er det efter min vurdering ikke ansvarligt at indstille en vestlig linjeføring som en 3. limfjordsforbindelse, hverken af økonomiske-, samfundsmæssige-, trafikmæssige-, miljømæssige-, bymæssige-, eller menneskelige årsager, og det vurderes at være historisk såfremt politikerne godkender en motorvej med så store konsekvenser midt i by og boligkvarterer og som reelt kun er et "nice to have-projekt".

I stedet bør satses på en komprimeret østløsning kombineret med forbedring af adgangen fra E45 til City Syd og lufthavnen.