

Nørresundby 19/2 2012

Til folketingets transportudvalg:

Nye tal ændrer grundlaget for 3. Limfjordsforbindelse.

Aalborgs rådmand for teknik og miljø er vist meget interesseret i at få fastlagt en linieføring for 3. Limfjordsforbindelse hurtigst muligt, og i, at valget falder på en motorvej **vest** om Aalborg via Egholm.

Det mener jeg er en dårlig ide. Jeg vil gerne opfordre til, at man i stedet vælger en gradvis udbygning af den **østlige forbindelse** (eller evt. sikrer sig, at både en østlig og vestlig linieføring fastholdes som muligheder).

Et vigtigt problem med vestløsningen er, at det er en "alt-eller-intet" model, der ikke egner sig til en situation med usikker viden om, hvornår kapaciteten i de nuværende forbindelser er opbrugte. Med vestløsningen satser man 6 mia. på, at dette sker i et bestemt årstal, men rammer man forkert, risikerer man enten at trafikken brænder sammen før, eller at de mange penge bruges til at løse et problem, der ikke eksisterer.

De seneste trafiktal for den eksisterende Limfjordstunnel viser, at **Vejdirektoratets prognose for trafikken langt fra holder stik**. Det er netop denne prognose, der ligger til grund for Vejdirektoratets anbefaling af en vestlig motorvej via Egholm senest år 2020. Vejdirektoratet forudser en trafikstigning i Limfjordstunnelen på **2,7 % (HDT)** i årene 2009-2020. Men under krisen har trafikmængden været stagnerende, og i år 2010 har der vist sig et direkte **fald - på hele 4,1 % (ÅDT)** (kilde: www.vd.dk > tal og statistik > trafik på vejstrækninger > trafik på centrale vejstrækninger > Jylland).

Øst-løsningen er bedre, fordi den kan udbygges gradvist i takt med, at behovet viser sig i den virkelige verden. Ethvert tiltag vil gavne den fjordkrydsende trafik lige så snart, det er etableret - og dermed gavne statsvejnettet. Det er den sikre måde at investere på, mens vestløsningen er den usikre.

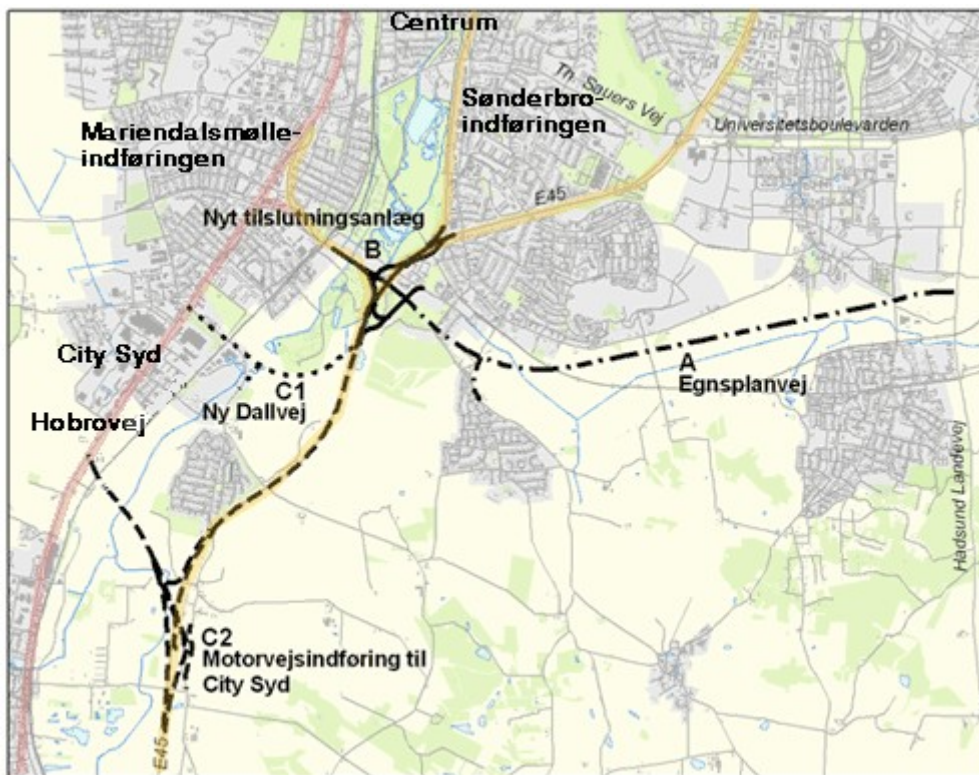
I øst-løsningen kan man som første fase forbedre en række rampekryds på E45 syd for fjorden. Senere kan man tilføje flere vognbaner på E45 samme sted. Senere igen forbedre fjordkrydsningen, evt. blot med et enkelt rør med reversibel trafik. Og til sidst kan man bygge flere vognbaner nord for fjorden og evt. lave en ny øst-vest forbindelsesvej nord om Nørresundby til at føre trafikken til og fra Jammerbugt kommune.

Flere af de nævnte forslag stammer fra trafikforsker, civilingeniør **Anker Lohmann-Hansen** hvis indlæg jeg anbefaler, at man studerer nærmere. Se www.anker.tjeklige.dk

Ud over sikkerhed for investeringerne er der mange **andre grunde** til at vælge øst frem for vest. Den vigtigste er, at man undgår at føre en ny motorvej igennem en hel stribe værdifulde, bynære **naturområder** og skabe to lange støjzoner i byen frem for blot én, der kan isoleres bedre.

Set i økonomisk perspektiv er det bemærkelsesværdigt, at naturødelæggelser slet ikke er figurerer på negativsiden, når det beregnes, hvilken linieføring, der giver størst intern rente. En anden fejl i

denne sammenhæng er, at man ikke regner Ny Dallvej forbindelsen (C1 på kortet nedenfor) med til østløsningen. Vælges østløsningen, har kommunen jo planer om at anlægge denne forbindelse, hvorved mange af de køer, der plejer at opstå på Hobrovej, forsvinder. Herved må **tidsgevinsterne** for østløsningen blive væsentligt større end de 2655 mio. kr., der angives på side 143 i VVM, hvilket også bidrager til at give østløsningen en relativt bedre forrentning end angivet.



Kort over planlagte veje og alternativer i Aalborg Syd.

Vælger folketinget vest, vil man sandsynligvis starte med at bygge C2 på kortet ovenfor, der er et lille stykke motorvej, som koster hele 1 mia. kr. på grund af de vanskelige bundforhold på stedet.

Vælger transportudvalget øst, er der måske ikke noget oplagt projekt, man kan forære Nordjylland, hvis vi skal **have vores del af kagen** i en situation, hvor andre landsdele får tildelt midler til veje.

Her vil jeg dog foreslå, at man kigger nærmere på det kommende tilslutningsanlæg kaldet B på kortet ovenfor. Som det er nu, skal Aalborg Kommune betale det hele, formentlig fordi ombygningen er motiveret af, at en ny vej (Egnspanvej) skal føres på tværs i dette område.

Men den nye udfletning får jo også positiv effekt på afviklingen af motorvejstrafikken i området. Tilbyder staten på den baggrund at finansiere en procentdel af dette anlæg, kan det harmonere med, at Aalborg kommune får frigjort midler til at bygge forbindelsen C1 med det samme. C1 kan gavne både øst og vest-løsningen, og den koster kun ca. 82 mio. kr. (jf. www.aalborgkommune.dk > Teknik- og Miljøudvalgsmødet 9/2 2012 punkt 12).

Med venlig hilsen
Anders Wested
Venøvej 10
9400 Nørresundby
tlf. 20489503 / 98101676