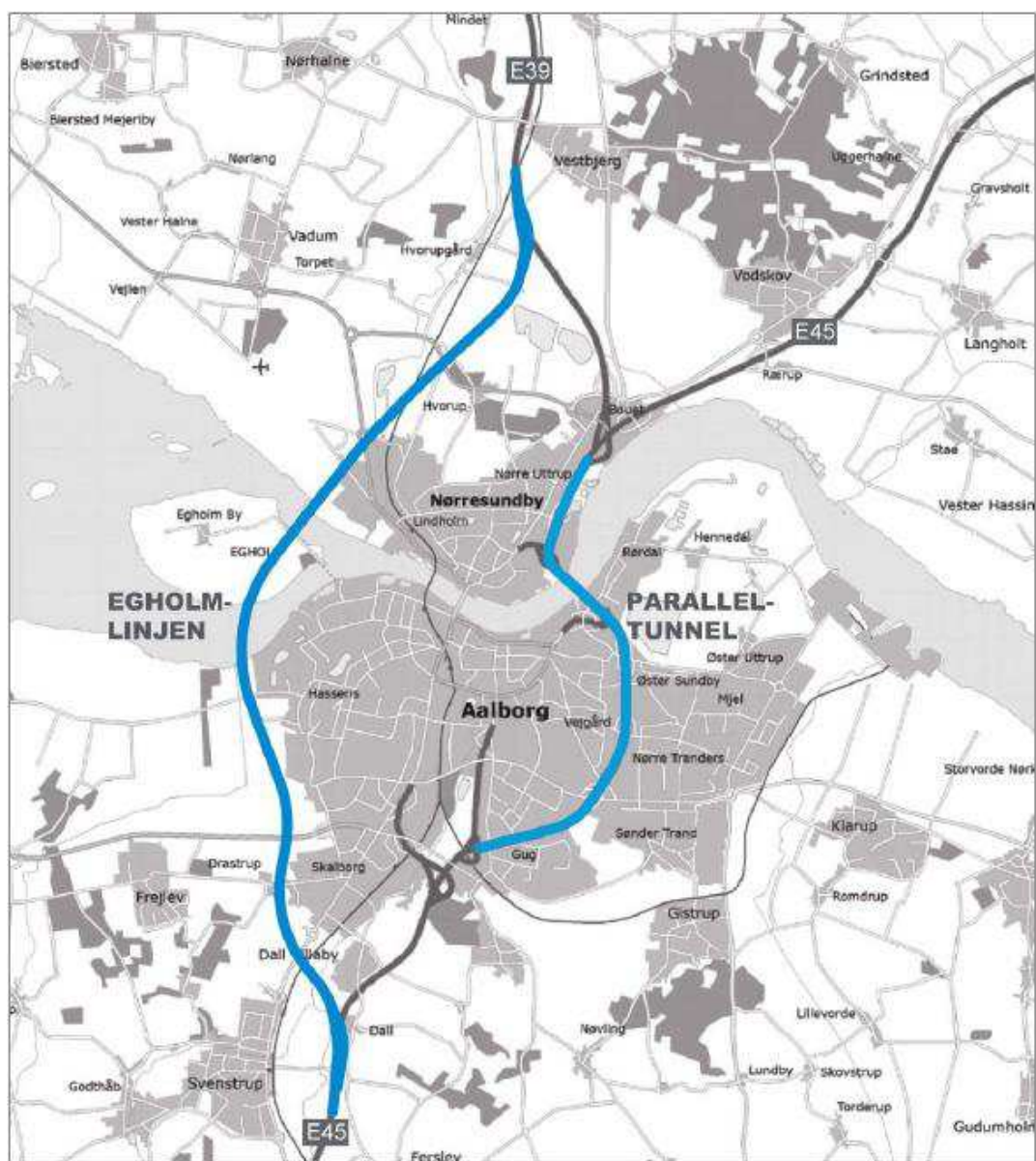


Nørresundby 17-6-2018

Til Folketingets Transportudvalg

To Scenarier vedr. 3. Limfjordsforbindelse



Scenarie 1: pris ca. 14 mia. kr.

1. **Folketinget følger forliget fra 2014** og vedtager en anlægslov for en ny limfjordsforbindelse vest om Aalborg via Egholm.
2. Egholm-forbindelsen blev i VVM 2011 vurderet til at koste 6,2 mia. En nyvurdering i **2020-priser** vil sikkert vise, at prisen er ca. 8 mia.
3. En stor del af de 20 km. motorvej, Egholm-forbindelsen udgør, skal anlægges over **sumpede enge**, der ligger 1-2 meter over havets overflade. Et tilsvarende vejprojekt i Aalborg SV (Egnsplanvej) viste sig at blive væsentligt dyrere end forventet. Vi tillægger prisen på Egholm-motorvejen 0,5 mia. kr. (8,5 mia. i alt)
4. I et forsøg på at imødegå de negative virkning på sjældne dyre- og plantearter, hvis eksistens er blevet påvist før og efter VVM-processen, samt at afbøde de stærkt kritiserede støjforhold ved vejen, må man sandsynligvis tilføje yderligere **ekstra miljøforanstaltninger** for 0,5 mia. kr. (9 mia. i alt)
5. Det tager 7 år at bygge vejen, men der er **behov for investeringer forinden**. De seneste år har der været store køer ved sammenfletningen mellem E39 og E45 i **det nordlige Nørresundby**, hvor 5 kørebaner bliver til 3. Sammenfletningen må etableres over et længere stykke, så den 3-sporede sydgående motorvej bliver 4-sporet ud for Nørresundby. Pris måske 0,5 mia. kr. (9,5 mia. i alt)
6. **Motorvejen mod Limfjordstunnelen på Aalborgsiden** er allerede for smal til at håndtere 60-70.000 biler med mange til- og frakørsler. Et tredje kørespor er allerede etableret nogle steder og må sandsynligvis etableres på endnu flere steder, uanset at der er en Egholm-motorvej på vej i 2027. Anslået pris 0,5 mia. kr. (10 mia. i alt)
7. I perioden 2018-2027 vokser trafikken formentlig med 3 % om året, hvilket sammenlagt giver **34 % stigning**. Det vil medføre, at der kommer køer ved Limfjordstunnelen mange timer hver dag. Men det vil også medføre, at problemet kun **lindres** den dag, en Egholmforbindelse åbner. **Det løses ikke**. Egholmforbindelsen aflaster nemlig kun med ca. 16 % (jfr. Vejdirektoratets rapport "Konsolidering af Trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse", side 29) Konsekvens: Der opstår behov for **endnu en Limfjordsforbindelse**, denne gang placeret på det sted, hvor det største udækkede behov er: øst for centrum. Anslået pris: 4 mia. kr. (14 mia. i alt).

Scenarie 2: pris ca. 4 mia. kr.

1. Transportudvalget vælger at se kritisk på sagen. Man rekvirerer en **opdateret trafikprognose**. Denne vil formentlig vise en forventet stigning i trafikken i Limfjordstunnelen på langt over 0,56 % pr. år i 2020-2030, der var udgangspunktet i ovennævnte Konsolideringsrapport side 28. På den baggrund erkendes, at en aflastning af Limfjordstunnelen på 16 % (jfr. side 29) vil være for lidt. Det erkendes desuden, at det vil være **en bedre løsning at etablere et ekstra rør** ved tunnelen, der vel kan **aflaste 50 %**.
2. Prisen for en udvidet østlig forbindelse blev i VVM 2011 vurderet til 5,4 mia. kr. inklusive anlæggene nævnt som punkt 5 og 6 oven for (udvidelse af kapaciteten på motorvejen til og fra tunnelen). Denne pris var dog for to rør og med en meget stor udfletning syd for fjorden. Der vælges i stedet en løsning med **et enkelt rør og en slankere udfletning** (som foreslået af

trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, [se link](#) side 13). Dette mindsker også behovet for ekspropriation. Der spares anslået 2,4 af de 5,4 mia. kr. Pris herefter: 3 mia. i alt.

3. Ligesom ved punkt 2 i scenarie 1 må der lægges noget til, hvis man skal regne i **2020-priser**. I dette tilfælde vurderes det at være yderligere 1 mia. kr., (4 mia. i alt)

Hvad siger transportministeren til dette?

Transportminister Ole Birk Olesen anerkender vist ikke behovet for en opdateret trafikprognose, men fastholder, at der nok kun kommer en stigning på 0,56 pr. år fra 2020-2030, [se denne ordveksling](#).

Men jeg mener, at så lav en procent er meget **usandsynlig**, hvis man tager den store udbygning af Aalborg Øst omkring Supersygehuset, der åbner 2020, samt de store planlagte boligområder i Nørresundby (f.eks. Stigsborg-grunden) med i betragtning. Dertil kommer den generelle stigning i trafikken på motorveje i disse år, der er helt oppe på omkring 5 %.

Hvad siger de lokale forkæmpere for en Egholm-motorvej til dette?

Følgende reaktioner er har jeg mødt:

- **Ingen reaktion.** Der kommer aldrig svar på de utallige læserbreve, der påpeger problemet med den store stigning i trafikken kontra den meget lille aflastning fra en vej langt ude i vest.
- **Det politiske argument:** Der svares ikke på det trafiktekniske, men man pointerer, at der efter mange ti-års uenighed endelig er blevet truffet en aftale i en forligskreds på Christiansborg i juni 2014. Herefter vil vi i Nordjylland stå svagt over for Christiansborg, hvis vi udtrykker splittelse.
- Andre har udtrykt, at det bare er en **smart måde at få to motorveje på**. Når den 3. Limfjordsforbindelse er i hus, starter presset for en 4. forbindelse. Visse politiske partier sætter lighedstegn mellem motorveje og vækst. De mener, at folketinget bør åbne kassen langt ud over de 20 mia., der i øjeblikket er på tale.
- Så er der den holdning, at når ikke der er mere plads i Limfjordstunnelen, kan bilerne **bare køre den anden vej**. Men kan de ikke "bare", hvilket skyldes den måde, Egholm-motorvejen er placeret på. Der er ikke forbindelse som "forbundne kar" - se kortet øverst. Nord for fjorden mangler man, at Egholm-motorvejen forlænges fra E39 over til E45, hvilket formentlig vil koste **1-2 mia. kr. ekstra**. I så fald står valget mellem en løsning til 15-16 mia. og en til 4 mia. kr. Syd for fjorden er problemet endnu større, da man ikke kan lave en motorvej tværs gennem bydelen Hasseris til Aalborg C og Aalborg Øst, hvor en meget stor del af den fjordkrydsende trafik har mål.

Mange ser også problemet "**overfladisk**" på den måde, at vi har jo en motorvej **øst** om centrum, så er det også smart med en **vest** om, og så vil den nye vej danne nogle nye trafikale muligheder i form af **genveje**, og dette skaber mere produktivitet og må være bedst rent samfundsøkonomisk.

Fejlen i det ræsonnement er, **at man ikke tager højde for trafikmængderne**. Der er et langt større behov for at passere fjorden midt imellem Aalborgs centrale bydele og Aalborg Øst (altså via Limfjordstunnelen), end der vil være for at passere vest for Aalborg Vest (via Egholm). Der ligger et hav af boliger,

virksomheder, institutioner, uddannelsessteder og andre trafikskabende ting i Aalborg C og Ø, mens Aalborg V stort set kun er boliger (Hasseris Villaby). (Det skal siges, at Aalborg **Lufthavn** også ligger mod vest, men dertil kører højst 2000 biler om dagen. De fleste kommer nok fra Aalborg C/Aalborg Ø eller Thy/Vendsyssel, og de vil næppe vælge ruten via Egholm).

Men det er korrekt, at der vil blive dannet en mærkbar genvej for **5-7000 biler**, som hver dag skal fra Thisted Landevej og langt sydpå. Dette skal så sammenlignes med, hvor mange biler, der sendes ud på en **stor omvej** via Egholm, når kapaciteten i Limfjordstunnelen ikke længere slår til. Problemet vil typisk opstå for motorvejstrafik **fra Frederikshavn, som skal sydpå (altså E45 nord til E45 syd)**. Uden forlængelse af Egholm-motorvejen helt over til E45 skal den del af motorvejstrafikken, der ikke er plads til i tunnelen, endda ud på en **tosporet landevej** med flere rundkørsler (Høvejen) som går 5 km. mod nord vest, før der drejes skarpt til venstre mod Egholm. Der vil samlet blive spildt flere trafikanttimer, end der vindes.

Trafikken **fra E39 nord mod E45 syd** blev ikke nævnt ovenfor. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil denne trafik umiddelbart køre via Egholm, da det er en (meget lille) genvej. Det er herfra, hovedparten af de 16 %'s aflastning af Limfjordstunnelen kommer. Men der vil herefter ikke være mere at flytte.

Trafik fra **E39 nord til Aalborg C** vil stadig have kortest rute via Limfjordstunnelen. Her er der måske nogle, der kan lokkes via Egholm. På den måde kan aflastningen af Limfjordstunnelen måske øges fra 16% til 20 %. Men 20 % er stadig ikke nok til at hamle op med den generelle trafikstigning alene i byggeperioden.

Sammenfatning:

I har valget mellem en løsning til 4 mia. og en til 14 mia. (der nok vil kræve 1-2 mia. ekstra).

Og så et NB: Ønsker I at være et **grønt parti**, er der slet ingen tvivl om, at I bør vælge den østlige løsning til 4 mia. Det er først og fremmest på grund af naturødelæggelsen, at der er så stor modstand mod motorvejen i befolkningen ([sidste meningsmåling](#) med neutralt spørgsmål: **57 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel**, kun 27 % en forbindelse via Egholm).

Naturødelæggelsen angår bl.a. trusler mod stærkt beskyttede **dyrearter**, ødelæggelse af bynære, **rekreative** områder og store **støjproblemer** i kraft af den nye støjkorridor langs hele den vestlige side af Aalborg/Nørresundby.

m.v.h.

Anders Wested

Trafikalt Folkeparti

Venøvej 10

9400 Nørresundby

anderswested@live.dk

tlf. 20489503