

Til Folketingets transportordførere

Aalborg, 2. september 2018

Vi henvender os til jer for at fortælle, at det absolut ikke er et samlet Nordjylland, der står bag ønsket om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Debatten i Nordjylland er kørt af sporet. Det er som om, at det for politikerne og erhvervslivet blot handler om at få en 3. forbindelse - ikke om at få den bedste løsning. Flertallet i Aalborg Byråd overser desuden det faktum, at den eksisterende Limfjordstunnel inden for forholdsvis få år skal levetidsforlænges eller suppleres af en ny tunnel, for at E45 fortsat kan fungere.

Vi mener, at Folketinget først og fremmest bør sikre, at den bedste løsning vedtages, så trængselsproblemerne reelt kan blive afhjulpet. De to forslag fra VVM rapporten diskuteres stadig:

En vestlig Limfjordsforbindelse over øen Egholm – en 20 km ny motorvej med lavbroer og tunnel:

1. Forbinder E45 med E39 på sydsiden af fjorden og videre op mod Hirtshals. Men forbinder ikke med E45 mod Frederikshavn nord for fjorden.
2. 16 % vil den kunne aflaste den nuværende tunnel med iflg. Vejdirektoratets konsolideringsrapport fra 2013*. 16 % er mindre end den trafikstigning, der forventes at være ved tunnelen i byggeperioden – altså vil der, hvis forbindelsen stod færdig, forventes mere trafik ved tunnelen end der er i dag.
3. Når den nuværende svækkede tunnel skal lukkes pga. vejarbejde, vil den give mere trafik kaos. Nordgående E45 trafikanter vil være nødt til at tage E39 og derefter med stor omvej tilbage ad den sydgående E39 motorvej til E45 i Nørresundby eller tage gennem Aalborg by, over Limfjordsbroen og gennem Nørresundby ad mindre gader for at komme på E45 (og omvendt for sydgående trafikanter).
4. Det er en dyrere løsning til 6,2 mia. kr., anslået pris i 2012 - det er uden støjsikring, uden klimasikring, uden lokalvej til øen Egholm – De fleste eksperter er enige om at beløbet bliver langt højere!
5. Belaster naturen meget langs en stor del af linjeføringen. Ifølge Miljørapport del 1 fra Vejdirektoratet påvirker den 40 §3-beskyttede naturtyper med et maksimalt arealtab af § 3-beskyttet natur på 201.911 m².
Der foreligger også en klage hos Folketingets ombudsmand over Aalborg Byråds flertal for bevidst at have undladt at informere Miljø- og Fødevarerministeriet om tilstedeværelsen af havfugle, der iflg. EU lovgivning ved deres tilstedeværelse udpeger Natura2000 område på Egholm og fjorden nordøst herfor (dvs. i linjeføringen)
6. Gennemskærer og ødelægger lavtliggende rekreative område langs hele ruten (Østerådalen, Hasseris Enge, Nørholmsøerne, øen Egholm, Bankskoven og vandskisøerne).
7. Ødelægger beboelsesområder med både støj og besværligheder for den krydsende trafik. Gående og cyklister vil kun have få passager mod de nuværende mange større eller mindre veje.

En ny tunnel ved den eksisterende tunnel under Limfjorden – en 11 km udbygning af eksisterende E45 samt anlæg af paralleltunnel i to rør med i alt 6 kørespor:

1. Forbinder allerede både til E39 og E45 nord for fjorden.
2. 100 % vil denne løsning kunne aflaste den nuværende tunnel med.
3. Vil give markant mindre trafikalt kaos, når den nuværende tunnel skal lukkes pga. vejarbejde – har samme kapacitet som den nuværende tunnel og er forbundet med begge motorveje nordpå, og trafikanterne skal derfor ikke fordeles andre steder hen i byerne.
4. Er en meget billigere løsning – den anslåede pris i 2012 var på 5,4 mia. kr. Hvis det kun handlede om en udvidelse af nødvendig trafikkapacitet ved tunnellen, ville ét tunnelrør (3-4 spor med trafik i begge retninger) være alt rigeligt (50% aflastning) og den reelle pris ville dermed være markant mindre. En samlet motorvejsløsning som denne med 12 spor findes vist ikke mange steder i Danmark. Den foreslåede øst løsning må reelt ses som en erstatning for den nuværende tunnel. Dvs. prisen for øst forbindelsen fra VVM rapporten kan ikke sammenlignes med prisen på den vestlige forbindelse. I første VVM rapport fra 2003 var prisen for øst løsningen halvdelen af prisen for vest, men steg af ukendte grunde markant ved udarbejdelsen af den 2. VVM-rapport.
5. Ødelægger langt mindre natur: Ifølge Miljørapport del 1 fra Vejdirektoratet påvirker den 3 §3-beskyttede naturtyper med et maksimalt arealtab af § 3-beskyttet natur på 1.156 m².
6. Siden 2012 er der sket en stor udvikling i den østlige ende af Aalborg/Nørresundby – byerne flytter østpå bl.a. med nyt supersygehus og med nye boligbyggerier.

Her og nu-afhjælpning af trængselsproblemer er der flere muligheder for – Vejdirektoratet anbefalede i Konsolideringsrapporten adskillige løsningsforslag, som kan gennemføres, hvis pengene bliver bevilget i Folketinget.

Vi kan også håbe på, at I kigger til Sverige, som har indført et klimavenligt grundprincip i infrastruktur-politikken, hvilket indebærer, at den infrastruktur, der allerede findes, tilpasses og udnyttes bedst muligt, så nyanlæg er sidste udvej.

Tre Venstrefolk fremførte i Nordjyske Stiftstidende 22.august, at de fornødne VVM-undersøgelser er foretaget. Dette er ikke korrekt; Vejdirektoratet har i 2018 bekræftet mundtligt over for os, at VVM-rapporten fra 2011 er forældet og at der skal udarbejdes en ny, hvis projektet sættes i værk.

Også klimasikring er siden rapportens udarbejdelse blevet et meget større issue, så formodentlig vil vestforbindelsen, som er planlagt i det laveste og mest våde område af Aalborg, kræve fordyrende ændringer, såsom forhøjelse af motorvej eller flere lavbroer.

I 2011 var der en høringsfase med et borgermøde om, hvilken motorvejsløsning, der skulle besluttes. Bl.a. blev VVM-rapporten voldsomt kritiseret vedrørende forudsætningerne for de samfundsøkonomiske beregninger, herunder især de gennemførte trafik- og støjberegninger. Det historisk store antal høringssvar på VVM-rapporten, i alt 1511, blev ikke taget alvorligt i beslutningsfasen.

Regionsrådet vedtog sin tilslutning til den vestlige forbindelse, inden høringsfasen var overstået. Byrådet vedtog sin tilslutning med et snævert flertal 12 dage efter høringsfasen.

Beslutningen blev baseret på en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser, og der blev lagt vægt på, at Egholmlinjen havde en væsentligt højere forrentning (7,7 %) end en østlig forbindelse (2,2 %) – iflg. VVM-rapporten.

Transportudvalget tilsluttede sig beslutningen, da både region og byråd var enige.

Efterfølgende blev det i 2013 besluttet, at de foreliggende trafikberegninger for begge forslag skulle konsolideres ved beregninger med Landstrafikmodellen (LTM) pga. den megen tvivl, der blev stillet ved de samfundsøkonomiske trafikberegninger i VVM rapporten.

I konsolideringsrapporten konkluderede Vejdirektoratet, at usikkerhederne gjorde, at det ikke var muligt at gennemføre en egentlig samfundsøkonomisk beregning i forbindelse med konsolideringen. Både forrentning og trafikprognose blev nedvurderet markant og det konkluderes, at der ingen tvivl er om, at den lavere trafik over fjorden, som beregnes i LTM ift. i VVM-undersøgelsen, vil betyde at trafikgevinsterne (herunder især tidsgevinsterne) bliver væsentlig lavere, end der blev beregnet i VVM-undersøgelsen, hvilket igen betyder, at det samfundsøkonomiske resultat bliver lavere. Alligevel bruges tallene fra VVM rapporten stadig ukritisk – også blandt politikere.

Til slut vil vi pointere, at bilister ikke normalt holder i kø i timevis ved Limfjordstunnellen, som det ofte bliver fremstillet. I normal morgentrafik (uden uheld) er der en forsinkelse på tre minutter i retning nord til syd, fra Nørresundby til Aalborg, mens forsinkelsen den modsatte retning blot er et enkelt minut. Tallene stammer fra Region Nordjyllands rapport "Fremkommelighed i Region Nordjylland" fra januar 2017.

Sammenfattende håber vi, at Transportudvalget vil foretage en samlet vurdering, og at den vil vise, at en østlig løsning er at foretrække. Både ud fra økonomiske, trafikale og miljømæssige argumenter.

Med venlig hilsen

Karin Mette Petersen,
Annebergvej 63,1.
9000 Aalborg

Annette Roed Ottosen
Vossvej 7
9000 Aalborg

* Iflg. Vejdirektoratets Konsolideringsrapport fra 2013 forventes en vestlig forbindelse at aflaste tunnelen med 13.000 biler ud af det forventede antal trafikanter pr døgn på 79.000 – dvs. 16,45%.