

Indlæg bragt i Nordjyske 15/5-21:

Endelig får vi en dialog

FORBINDELSE. 10/6 og 12/6 skriver tidligere transport- og regionalforsker Jørgen Kristiansen et par debatindlæg, der forholder sig mere konkret til mine og andres påstande om, at en østlig Limfjordsforbindelse med et enkelt ekstra rør er den bedste løsning. Tak for det.

JK vurderer, at de fordele, der måtte være ved en østlig løsning, er små, hvor jeg vurderer dem som store. Og han vurderer at ulemperne er store, hvor jeg vurderer dem som små. Det er ikke let ... men for at være mere konkret:

Den lave anlægspris plejer jeg og mange andre at fremhæve som en fordel ved øst-løsningen. JK vurderer, at et ekstra rør bliver næsten lige så dyrt som en Egholmmotorvej.

Hvad er sandheden? Vi kunne jo lave et prisoverslag: Den helt store udgift er *selve tunnelen*, og hvis den bliver lige så dyr som den tunnel, der indgår i Egholm-modellen, koster den 2,8 mia. Andre dele af byggeriet vil være småting i sammenhængen.

Hvad angår *udfletningen syd og nord for tunnelen*, mener JK, at de bliver meget dyre. Men disse udfletninger kan da højst koste ½ mia., hvis man vælger den slanke model, som foreslået af lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen.

JK mener også, at der vil komme store omkostninger til *ekspropriation*. I VVM 2011 krævede øst-løsningen ekspropriationer for 459 mio. [Dok. punkt #69] Det drejede sig bl.a. om alle erhvervsbygninger på Mineralvej. Med Anker Lohmanns slanke model fra 2021 eksproprierer man kun et mindre hjørne af dette område samt nogle olietanke. Mon ikke det bliver meget billigere end de 459 mio.?

Udvidelse af motorvejen og moderne støvjværn og ombygning af broer og eventuelle nye stikveje fra E45 til City Syd og fra E39 til Vadum koster også nogle få hundrede mio. kr., og der skal sættes penge af til *diverse*. Jeg vil gætte på, at vi i alt kommer op på godt 4 mia. Så det ER altså kun ca. halv pris af en vestlig forbindelse.

[Se et andet bevis på en pris på ca. 4 mia. i de tre vedhæftede filer *Anlægspris 1, Anlægspris 2 og Anlægspris 3, hvor det to sidste er udarbejdet af ingeniør, HD Kaj A. Jørgensen.*]

JK vil vist ikke have Vejdirektoratet til at genberegne anlægsprisen for øst-løsningen. Heller ikke **forrentningen**. Han begrundet det sidste med, at øst-løsningen jo havde en meget lille forrentning i 2011, og intet væsentligt har ændret sig. Så han tror stadig, at forrentningen vil være lavest for øst.

Men for det første tog beregningen i 2011 udgangspunkt i en *stærkt overdimensioneret* og dermed dyr østlig løsning. [Dok. punkt #75] Der var hele 12 motorvejsspor under fjorden!

For det andet er der da sket en del siden 2011. Trafikken er steget meget. Med 24 % aflastning [Dok. punkt #10] vil der højst gå fire år efter åbning af en evt. Egholm-motorvej, før der igen er køer ved Limfjordstunnelen [Dok. punkt #11]. "Høsten" i forhold til *sparede trafikanttimer bliver meget mindre!* Dermed kommer der til at mangle noget på plussiden i regnskabet.

Med en øst-løsning, derimod, får man udvidet kapaciteten så meget, at køerne forsvinder mange tiår frem. For man kan jo vende trafikken i det ekstra rør, så det passer til myldretiden. Derved kan man "høste"

meget mere i form af sparet trafikanttid på E45. En ny beregning er derfor relevant.

Mange Egholm-tilhængere vil sikkert savne, at jeg på dette sted nævner den sparede trafikanttid på vest-løsningen, når man via Egholm kan skyde genvej mellem områderne nordvest og sydvest for Aalborg. Det kan jeg godt skrive her, men denne effekt er jo i forvejen regnet med. Og den er ikke så stor, for det er ret små byer og ret øde områder, der forbindes, set i forhold til et motorvejsprojekt til hele 7,3 mia. [Dok. punkt #24-26]

En motorvej vest om byen vil heller ikke i særlig høj grad "bidrage til en langt gunstigere erhvervsudvikling og jobskabelse i Nordjylland som helhed" som JK skriver. Det er det, jeg vil kalde en indholdsløs festtale. Det vigtige for erhvervsudviklingen i Nordjylland må være, at man altid kan komme over fjorden. Ikke at man lige præcis kan komme over fjorden vest for Hasseris.

JK mener ikke, at der vil komme et kø-problem ved Limfjordstunnelen, sådan som jeg beskrev fire afsnit forud. Han påpeger nemlig, at "en del af trafikken vil kunne vælge en **kort omvej via Egholm-linjen**, hvis trængslen begynder at blive for stor".

Her er der tale om en stor underdrivelse. Skal man f.eks. fra E39 ved Vestbjerg til Aalborg Øst på et tidspunkt med prop i Limfjordstunnelen, er omvejen via Egholm på *hele 15 km*. [Dok. punkt #16-#20] Det er ikke kort. Og når omvejene er så store, tror jeg at mange vil prøve at komme igennem den gamle tunnel alligevel, selv om de via bilradioen og GPS rådes til noget andet. Så får vi igen køer, tyktflydende trafik, uheld og tabt trafikanttid.

Jeg mener også, at JK overdriver generne, hvis E45 skal *udvides i bredden* (den slags har man jo erfaring med at lave). Han *overdriver aflastningen af trafikken i byområdet* af en evt. Egholm-motorvej (se hvor lille effekten er på Vejdirektoratets trafik kort for 2030 [Dok. punkt #28]). Han underdriver den *uhedsreducerende effekt* (den er større end standardværdien, hvis de fejlkonstruerede tilkørsler ændres [Dok. punkt #32]). Og han underdriver *klimaeffekten* (ved at henvise til den benyttede metode, som er med lav takst, og som ikke medtager CO2 for anlægsperioden). Han underdriver *støjeffekten* ved at acceptere VVM's beregning (fordi den har medtaget en stor støjskærm placeret på øst-løsningen i vest-løsningen [Dok. punkt #57]), og fordi vestenvinden gør det meget kritisk med en motorvej vest om byen, selv om det er tale om "åbent terræn").

Han undervurderer desuden problemerne, hvis der sker et *uheld i tunnelen* [Dok. punkt #2]. Begrebet "to-strengt løsning" som han bruger i den sammenhæng, lyder flot. Men det er vel egentlig ikke så genialt at have en motorvej via Egholm som alternativ, når der opstår et problem i et af rørene i Limfjordstunnelen. For mindst halvdelen af trafikken, som skal på tværs af fjorden, kommer fra Aalborg Øst og fra Aalborg Centrum [Dok. punkt #8]. Det er et enormt antal biler, der skal via Annebergvej i Hasseris mod motorvejtilkørslen på Nørholmsvej. Der opstår en kæmpe trafikprop. Det er bedre med et ekstra rør tæt på det rør, som er lukket.

Så tak for dialogen, men jeg blev ikke overbevist.

Læs mere på www.3-limfjordsforbindelse.dk (husk bindestregen) og www.trafikaltfolkeparti.dk

Mvh.
Anders Wested

Trafikalt Folkeparti - nu med valgbutik i gågaden midt i Aalborg:



Bredegade 10

9000 Aalborg

Tlf. 20489503

anderswested@live.dk