

## EN EGHOLM-MOTORVEJ BØR OPGIVES! 87 argumenter:

Kilder - se <http://kilder.tjeklige.dk>

### FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER

1. En Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.
2. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler.
3. Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest akse ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen.
4. Bygger man i vest, forsømmer man en nødvendig udbygning i øst. Der er næppe penge til begge dele.
5. Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafik til ambulancer nord fra.
6. I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få.

## **UTILSTRÆKKELIG AFLASTNING**

7. Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke.

8. I VVM 2003 stod, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune.

9. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute.

10. En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 17 %, jfr. Landstrafikmodellen (kørsel fra 2014).

11. Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,5 % årligt. Efter ca. 7 år med bygning af vestlig motorvej er stigningen over 17,5 %.

## **ET EKSTRA RØR NÆR DEN NUVÆRENDE TUNNEL ER LØSNINGEN**

12. Blot et enkelt ekstra rør, hvor retningen skifter, kan udvide Limfjordstunnelens kapacitet i myldretiden med 33-100 %.

13. Da der er myldretid sydpå om morgenen og nordpå om eftermiddagen, kan man få op mod 100 % ny kapacitet ved at ændre retningen i rør nr. 3.

14. En 3. kørebane på E45 ved Aalborg er påkrævet uanset hvad (pga. den store trafikmængde). En del af denne er bygget siden VVM 2011.

15. En 4. kørebane fra Bouet og sydpå til Nørre Uttrup er påkrævet uanset hvad, og den vil fjerne den egentlige årsag til køerne om morgenen.

## **UHENSIGTSMÆSSIGE OMKØRSLER**

16. Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm.

17. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.

18. Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!

19. Omkørslen via Egholm for trafik, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler.

20. Omkørselstrafik skaber mere CO<sub>2</sub>, mere larm, mere luftforurening, mere vejslid, mere trængsel og mere spildt trafikanttid.

21. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 10-20 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

## **FORDELENE ER FÅ**

22. Kun villabyen Hasseris og kun få virksomheder ligger så langt mod vest, at en Egholm-motorvej kan give en gavnlig genvej mod nord.

23. Til og fra lufthavnen opnås en genvej på 5-10 min, men kun for de bilister, der ankommer syd fra. Det er højst 800 om dagen.

24. Det skal siges, at Jammerbugt kommune opnår en markant genvej via Egholm og helt sydpå, men her bor kun 38.000.

25. Ud af de 38.000 indbyggere arbejder en del i Aalborg. Skal Egholm-vejen bruges her, vil det være en omvej i forhold til broen.

26. Kun ca. 5.000 bilister opnår en markant genvej. Samtidig efterlades 80-100.000 bilister ved Limfjordstunnelen med et uløst problem.

27. En Egholm-motorvej ligger dobbelt så langt fra centrum (Nytorv), som den nuværende tunnel.

28. Det passer derfor ikke, at Aalborg Centrum vil aflastes væsentligt af en Egholmforbindelse. Vejdirektoratet anslår også kun 16 %.

29. Aflastningen bliver nul, hvis lokaltrafik, der tidligere kørte omvejen via tunnelen, indtager den nye, frie plads på Limfjordsbroen.

## **TRAFIKUHELD VIL FORTSAT VÆRE ET PROBLEM**

30. VVM 2011 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen.

31. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af tilkørsel).

32. Der vil fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen, så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen.

33. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen.

34. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

35. En omkørsel via Egholm ved uheld i Limfjordstunnelen vil medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres.

36. En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

37. Hvis der sker uheld på motorvejsstrækningen langs Aalborg, kan Egholm-linjen være løsningen. Men Ådalsmotorvejen kan også bruges.

## **NATUR**

38. Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej

39. Egholm er i sig selv er enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.

40. Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.

41. På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.

42. Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste betydning, hvis en motorvej dominerer området.

43. De åbne, stille landskaber mod vest giver Aalborg et særligt dna uden klaustrofobi ligesom København, og de gør Hasseris til et liebhaverkvarter.

44. Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.

45. En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.

46. En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk.

47. Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.

## **PROBLEMATISK UNDERGRUND**

48. Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.

49. Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

50. Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.

51. Tunnellen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves i eller tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik.

## **STØJ**

52. Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.

53. En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.

54. Støj forplanter sig lettere langs vand. Fra lavbroen på Egholm vil støj ofte nå fritidsområdet i Aalborg Vestby.

55. Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.

56. 25 % ekstra trafik på E45 skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med nye støjværn. Alternativet er 53-60 dB fra en ekstra motorvej.

57. Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen [taalelige-motorveje.tjeklige.dk](http://taalelige-motorveje.tjeklige.dk)

## **MILJØ OG CO2**

58. Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.

59. De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.

60. En Egholm-forbindelse forbruger mange mia. kr., der kunne prioriteres til transportformer, som belaster mindre med CO2.

61. Generelt må gælde, at udbygning af vejnettet får flere til at anskaffe og benytte privatbil, hvilket giver mere CO2.

### **ANLÆGSPRIS KAN SPRÆNGE BUDGETTET**

62. Når udvidelsen af E45 ved Skanderborg kostede 0,5 mia., er 6,2 mia. for en lige så lang strækning ved Aalborg urimeligt meget.

63. Når udvidelsen af E20 hen over Fyn kostede 2,4 mia. for 24 km., er 6,2 mia. for 20 km. ved Aalborg urimeligt meget.

64. Prisberegningen på 6,2 mia. for en vestlig motorvej stammer helt tilbage fra 2011 og kan endda være forældet.

65. Udvidelse med ekstra kørespor samt støjdemning af E45 må anses for nødvendig uanset valg af linjeføring. Dette koster ca. 1 mia.

66. Der skal også sættes 0,5-1 mia. af til hovedreovering af Limfjordstunnelens fundament.

67. Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med 3-4 mia. kr.

68. Starter man i vest, bliver den samlede pris let ca. 11-14 mia. kr.! Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set.



## **DET ØSTLIGE ALTERNATIV ER 6-8 MIA. BILLIGERE**

69. En øst-forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden kan ifølge eksperter bygges for 3-4 mia.

70. Bygger man den vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter.

71. Bygger man den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.

72. En østlig model inklusive udvidelse/støjdæmning af E45 og reparation af Limfjordstunnelen vil formentlig koste 4,5-6 mia. kr.

## **DEMOKRATI OG VVM**

73. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.

74. VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd.

75. VVM fra 2011 overdriver prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.

76. Hvis man kun retter fokus på den vestlige motorvej, overser man lavt hængende frugter ved udbygning af nuværende motorvej.

77. En østlig forbindelse kan f.eks. i modsætning til en vestlig opdeles i etaper på en meningsfuld måde.

78. Beslutningsprocessen har på mange områder været ulovlig. Der er bl.a. manglende lovhjemmel for VVM 2011 og brud på EU lovgivning.

79. Der ligger en uafsluttet sag med klage til ombudsmanden over, at VVM kun opdateres for det vestlige alternativ.

80. Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødesee retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

## **KOMMUNENS OG REGIONENS ROLLE**

81. Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

82. Det er et stort demokratisk problem, at Aalborg Kommune afsætter 600 mio. som gave til staten, såfremt den vestlige linjeføring bygges.

83. Det er uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet.

84. Det er uhørt, at kommunen ansætter personer til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (hvem tør da sige nej?)

85. Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

## BYENS MENTALE TILSTAND

86. I befolkningen er der jfr. opinionsundersøgelser i 2014 og 2019 markant flertal for alternativet, altså ekstra rør (østlig løsning)

87. Hvis byggeriet påbegyndes, vil placering og omfang gå op for flere. Der kan opstå et uheldeligt sår i byens sammenhold.

Kilder med kort, figurer og uddybning af de enkelte punkter - se <http://kilder.tjeklige.dk>

Med venlig hilsen

Anders Wested  
Trafikalt Folkeparti  
Lindegården 38  
9400 Nørresundby  
Tlf. 20489503  
[anderswested@live.dk](mailto:anderswested@live.dk)