

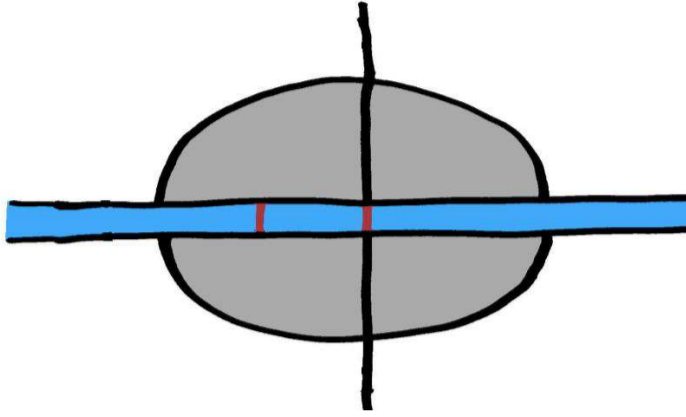
EN EGHOLM-MOTORVEJ BØR OPGIVES! 87 gode grunde:

FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER

1. En Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.

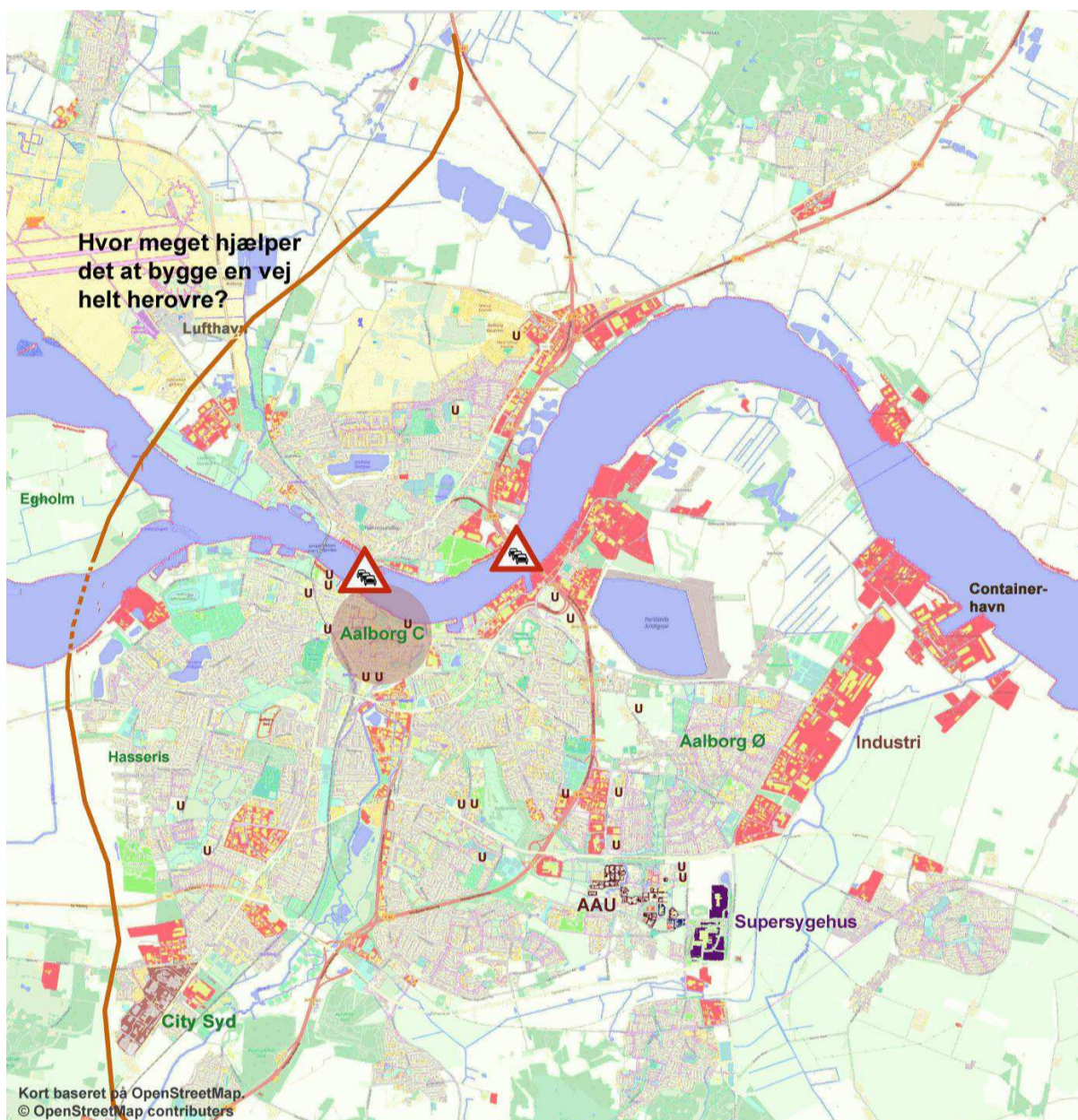
Hvis byen var rund, ville det være logisk at tænke symmetrisk og tilføje den manglende vej i vest.

Men byen er snarere oval, som figuren viser, hvor de to nuværende forbindelser er indtegnet med rødt. Se også punkt 2.



2. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler

Industri er markeret med rødt på dette kort:



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 trafikal forbindelse til ambulancer nord fra.

Hvis en ambulance skal fra Frederikshavnsmotorvejen til regionssygehuset i morgenmyldretiden, og der er prop i Limfjordstunnelen, kan resultatet blive en tur på over 25 km via Egholm

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.

Vest for den vestlige linje ligger et område med flade marker, landsbyen Nørholm, Klitgaards Fiskerleje og Limfjorden (Nibe Bredning).

Det er ikke lige så vigtigt med en motorvej her som mod øst, hvor Aalborg udvikler sig.

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.



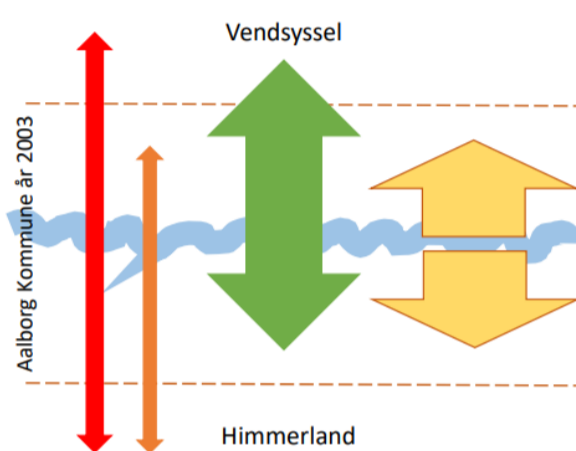
Betragter man alene fjerntrafikken, kan motorvejen vest om virke logisk som aflastning. Men fjerntrafikken udgør kun 8 %.

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

VVM-redegørelsen for den 3. Limfjordsforbindelse marts 2003:

- 49% var intern trafik i daværende Aalborg Kommune
- 37% var trafik fra Vendsyssel til daværende Aalborg Kommune syd for fjorden
- 6% var trafik fra Himmerland til daværende Aalborg Kommune nord for fjorden
- 8% var gennemkørende trafik i daværende Aalborg Kommune

Trafik på tværs af Limfjorden



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).

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget 2018-19
TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 183
Offentligt



MINISTEREN

Dato 20. december 2018
J. nr. 2018-6564

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 4. december 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 183

Vil ministeren redegøre for, hvor meget trafik hhv. Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen vil blive aflastet med, hvis man anlægger en 3. Limfjordsforbindelse?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

Vejdirektoratet gennemførte i 2014 nye trafikberegninger af effekterne af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm baseret på Landstrafikmodellen (LTM) version 1.06. Beregningerne gentog VVM-undersøgelsens analyse af effekterne ved en åbning i 2020 og analyserede desuden effekterne ved en åbning i 2030.

Tabel - Forventede aflastninger af hverdagsdøgntrafikken på Limfjordsbroen og i Limfjordstunnelen ved åbning af en 3. Limfjordsforbindelse (Egholm)

	Åbningsår 2020	Åbningsår 2030
Limfjordsbroen	-4.800 (-15 pct.)	-5.200 (-16 pct.)
Limfjordstunnelen	-12.900 (-16 pct.)	-14.300 (-17 pct.)

Beregninger med LTM 1.06 gennemført i 2014.

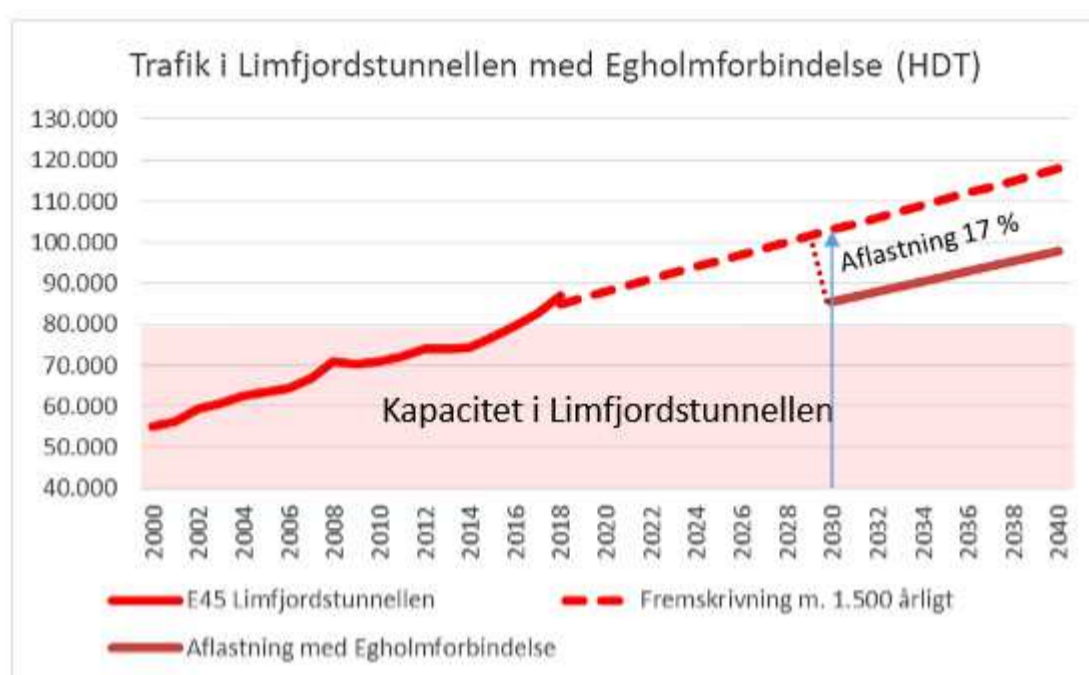
<http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejprojekter/limfjorden/nyheder/Documents/Konsolideringsrapport%20om%203%20Limfjordsforbindelse%20-%20mai%202014.pdf>

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

Trafik i Limfjordstunnelen ÅDT		
		Stigning siden året før
2009	60869	-1,3
2010		1,3
2011		1,5
2012		2,7
2013		2,6
2014		2,3
2015		3,7
2016		3,5
2017		3,8
2018		1,6
2019		1,7

Kilde <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal#0>
Vælg Se de seneste nøgletal og derefter TVS 1
Tabellen ovenfor er beregnet ud fra denne

Man får således slet ikke løst problemet:



Kilde: Anker Lohmann-Hansen, <http://en-3-limfjordsforbindelse.dk> > Ny, udbygget version > side 22.

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.

<http://docs.denbedstevej.dk/Limfjordsforbindelsen-Helheds%C3%B8sning.pdf>

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.

Fra tunnelen til Humlebakken (sydgående) + hele den nye udfletning i Aalborg Syd (ved Egnspanvej) er der allerede udvidet til 3 spor.

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.

<http://anker.tjeklige.dk/bilag-b/bilag-b.pdf> Side 4

UHENSIGTMÆSSIGE OMKØRSLER

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

Se kort ved bilag 2.

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!

Se kort ved punkt 17

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.

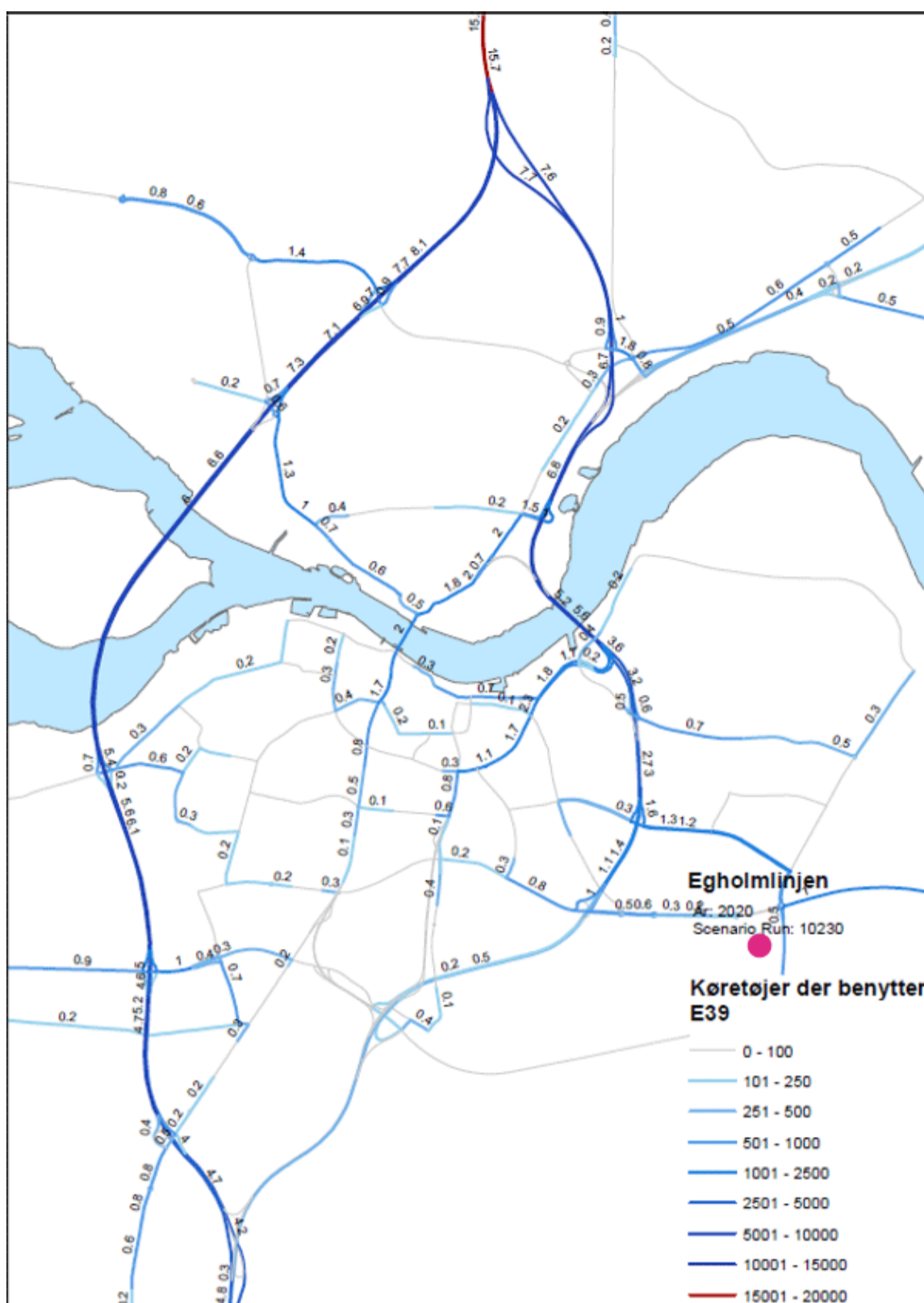
Se kort ved punkt 17

20. Omkørselstrafik skaber mere CO₂, 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.



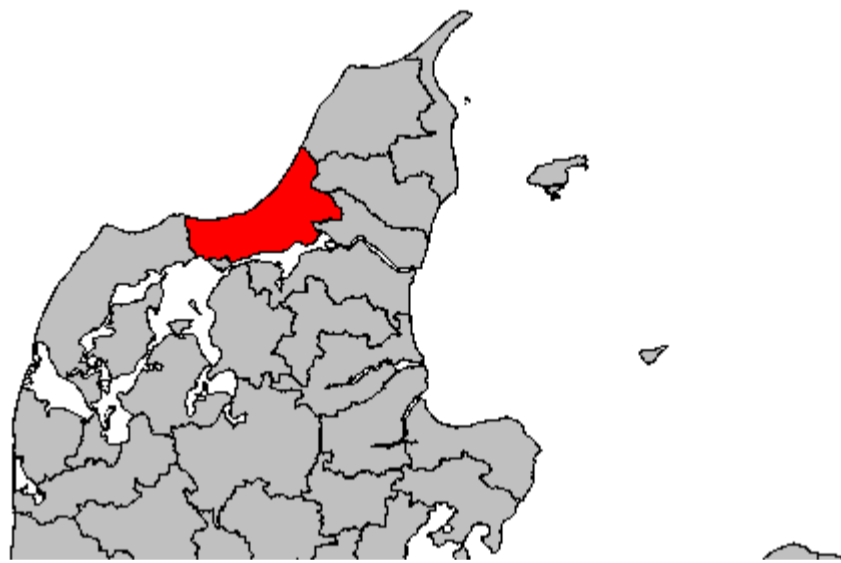
Bilag 11 Rutebundt for Egholmlinjen på E39 nord (rød strækning)

Kilde: Konsolidering af trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse, 2014. Bemærk hvor lille del af Aalborg, en vestlig motorvej vil servicere.

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

Antallet af biler på Ny Lufthavnsvej (den eneste vej til lufthavnen) var ca. 1700 pr. dag før Corona, se kortet under punkt 26. En stor del af disse skal mod Aalborg eller mod Aalborg Øst. Dette kan også lade sig gøre via Egholm, men det er en omvej.

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



En stor del af arealet i Jammerbugt kommune er naturområder. Jammerbugt kommune er blandt de tyndest befolkede landdistrikter i Danmark, se <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=30696>

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.

Se kort i næste punkt.

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



Bilag 7 Hverdagsdøgntrafik 2020 ved Egholmlinjen

De 5000 kan estimeres ud fra kortet oven for.

De fleste biler, der kører over Egholm, stammer fra E39. For dem er genvejen vest om Aalborg kun på ca. 1 km. (derfor er det ikke en markant genvej)

Kortet er fra Konsolidering af trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse, 2014

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

Kan også ses på kortet under punkt 26. Nytorv ligger lidt til højre for Limfjordsbroen.

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

Se kilden for punkt 10.

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

Det gør den sandsynligvis, fordi behovet herfor er stort. Trafikmængden er bestemt af, hvad der kan komme igennem lysreguleringerne for enden af broen.

Den vil derfor være ret konstant uanset behovet, hvilket fremgår af denne figur fra VVM 2011:

Figur 3.1 Udvikling i hverdagsdøgntrafikken på Limfjordsforbindelserne



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.

Farlige vognbaneskift i tunnelen skaber uheld

Langsomt kørende trafik fra Aalborg C ankommer fra venstre ind i motorvej E45.

Første afkørsel lige efter tunnelen i Nørresundby er i højre side.



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

Se illustrationen i punkt 32

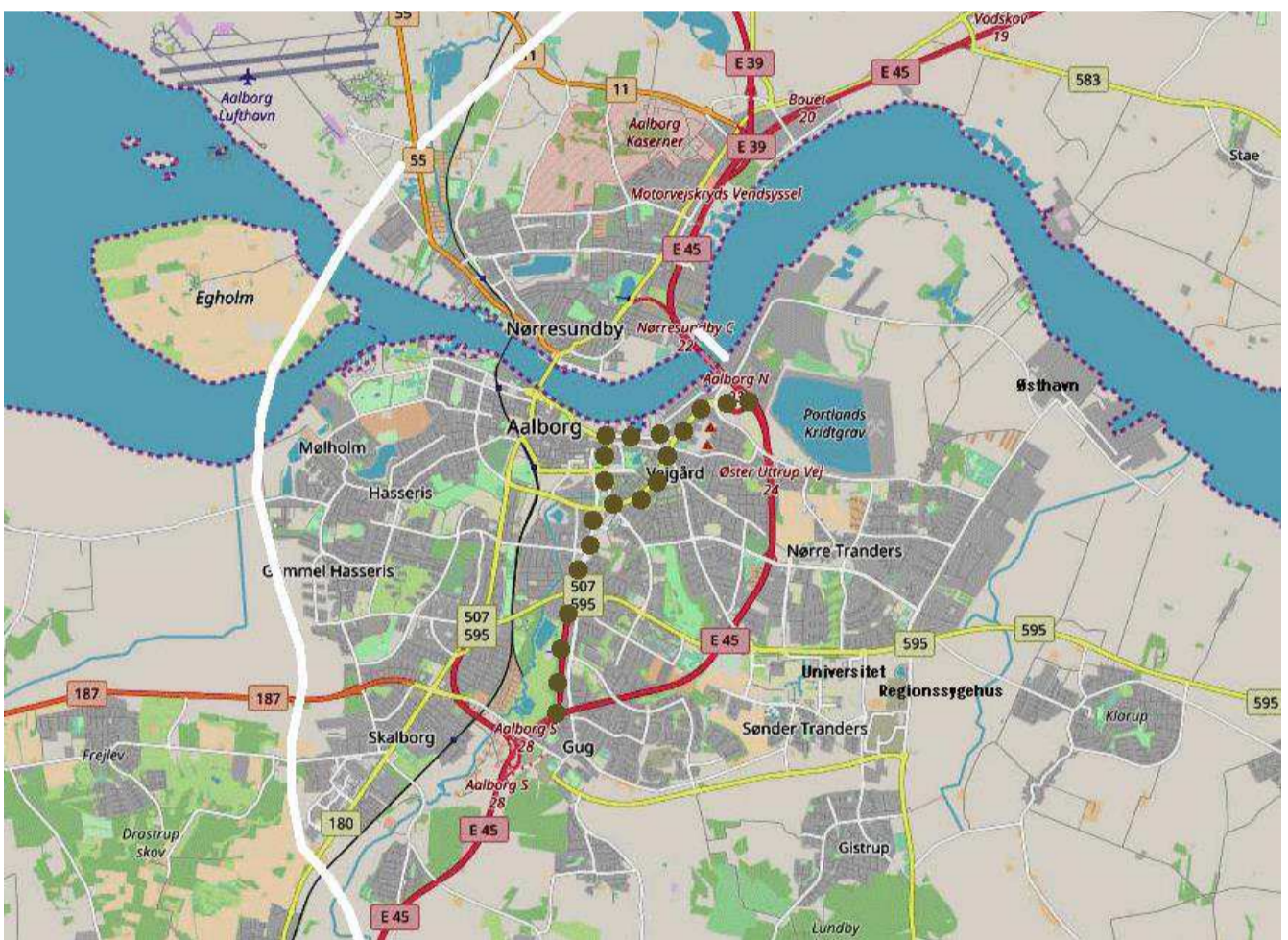
34. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

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

Omkørslerne vil svare til situationen i myldretiden, hvor tunnelen er overfyldt. Se kort i punkt 13.

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.



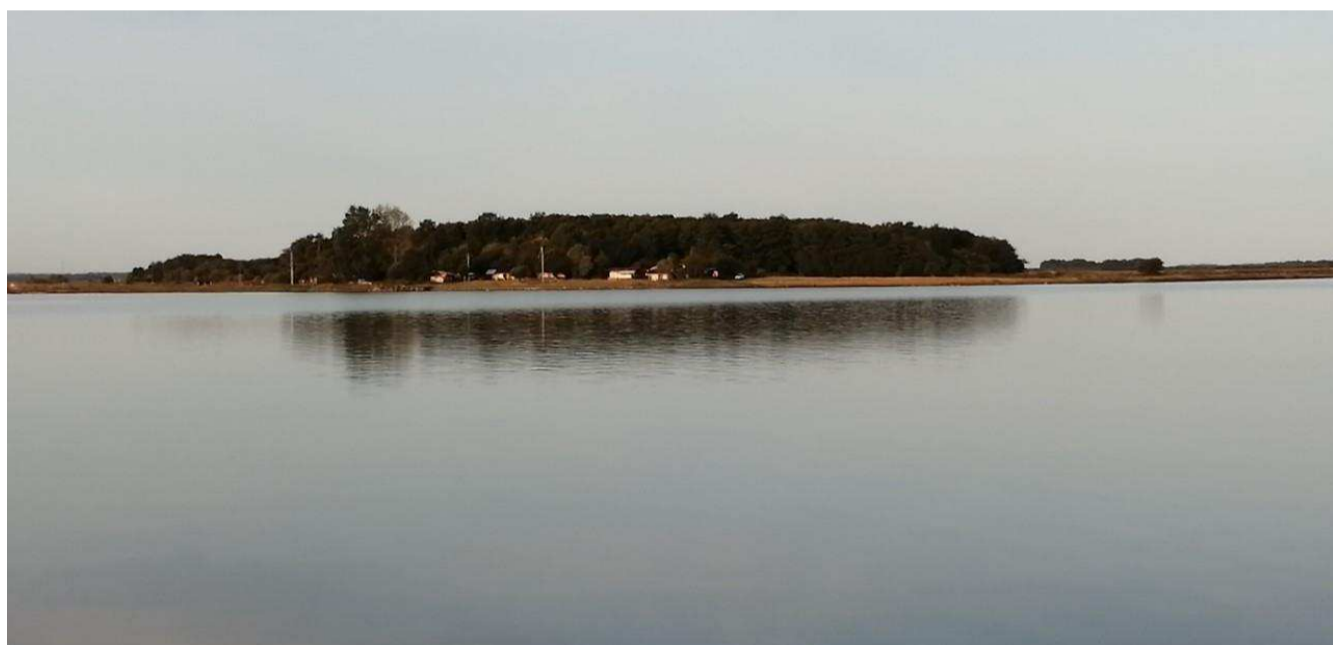
Ådalsmotorvejen markeret med prikker. På den nordlige del kan omkørslen splittes mellem Nyhavngade og Østre Alle, der begge har 2x2 spor.

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.

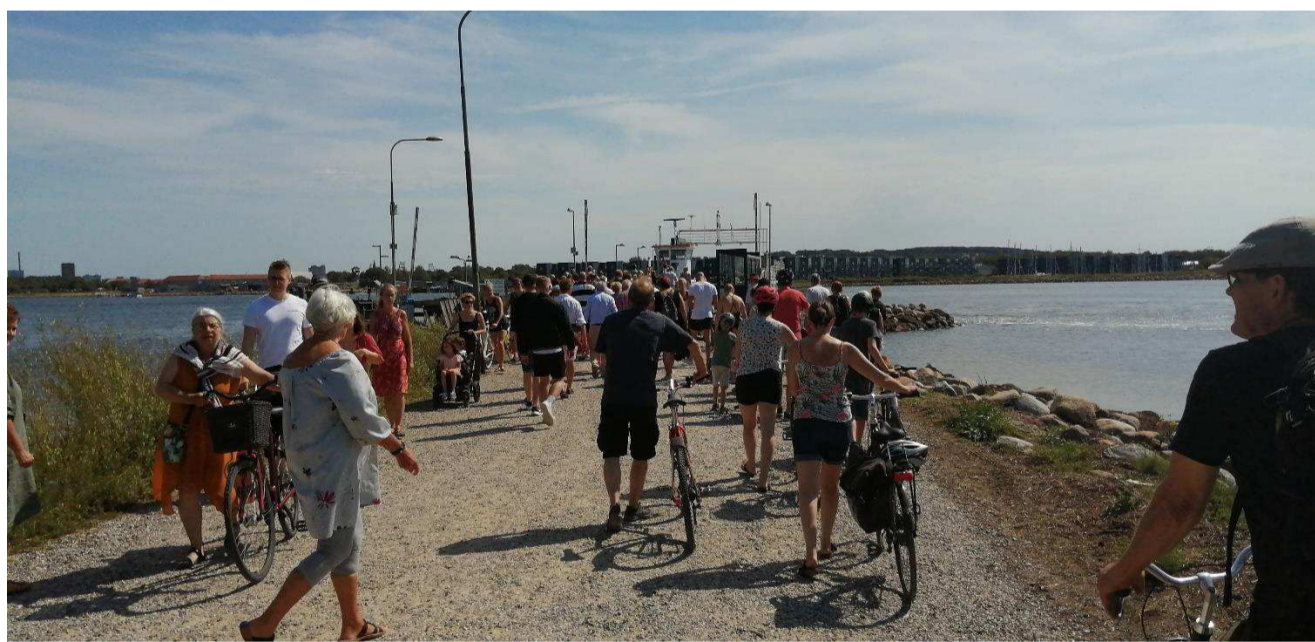


Foto fra en af dagene i sommers, da færgen var gratis.

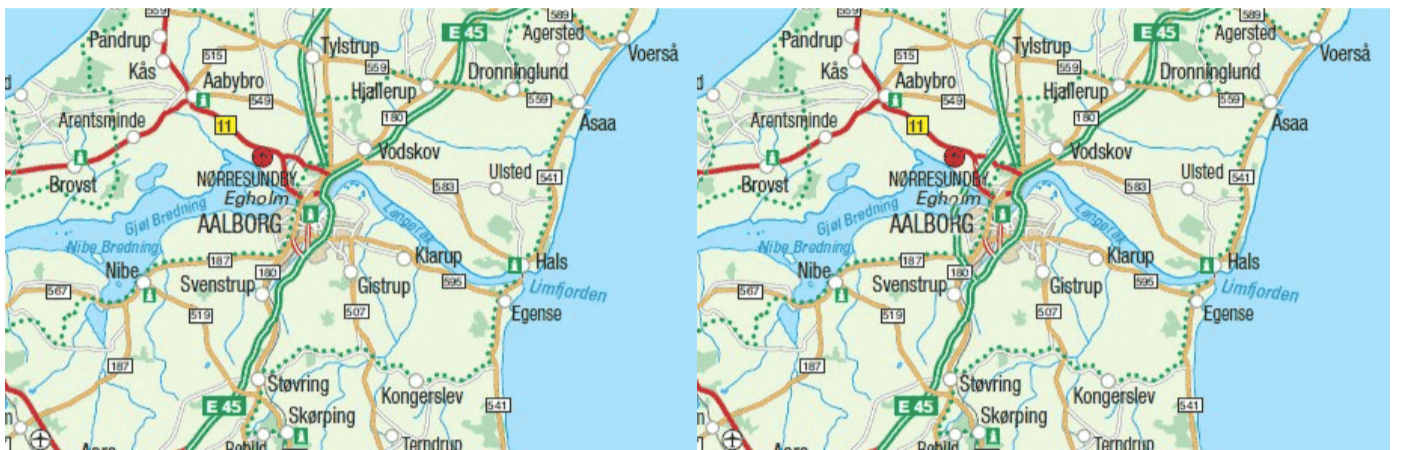
41. På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.

www.egholmpark.dk

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.



Aalborg kommer til at lige en "burger på højkant" klemt mellem to motorveje, hvis Egholm-motorvejen bygges. Ikke kønt at se på, når man betragter et kort og overvejer at flytte til byen.

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



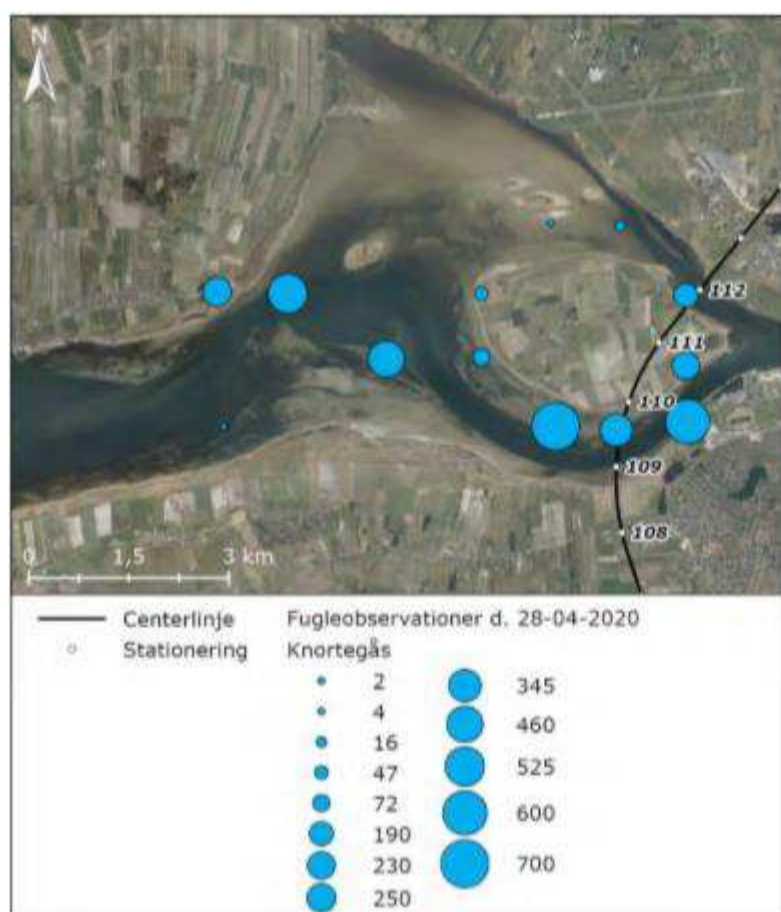
Verdens Ende.



Lindholm Fjordpark ligger til højre i kortet ved landingen i Nørresundby

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

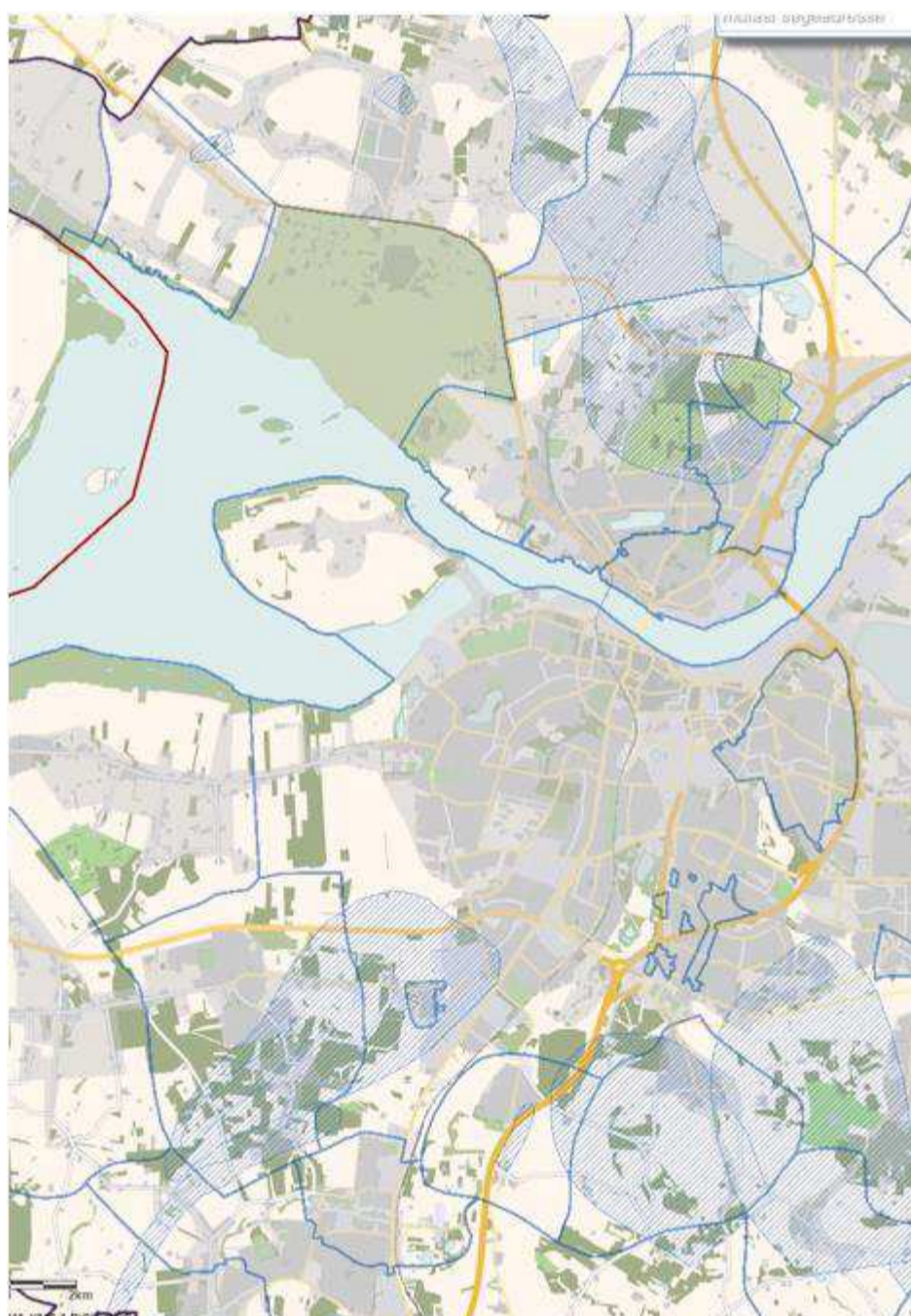
Figur 4-9 nedenfor viser eksempel på lokalisering af knortegås på en enkelt besigtigelsesdato.



Figur 4-9 Fordeling af lysbuget knortegås omkring Egholm d. 28-04-2020.

Kilde: <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-11/9095-RAD-NATU-RAP-0010.pdf>

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

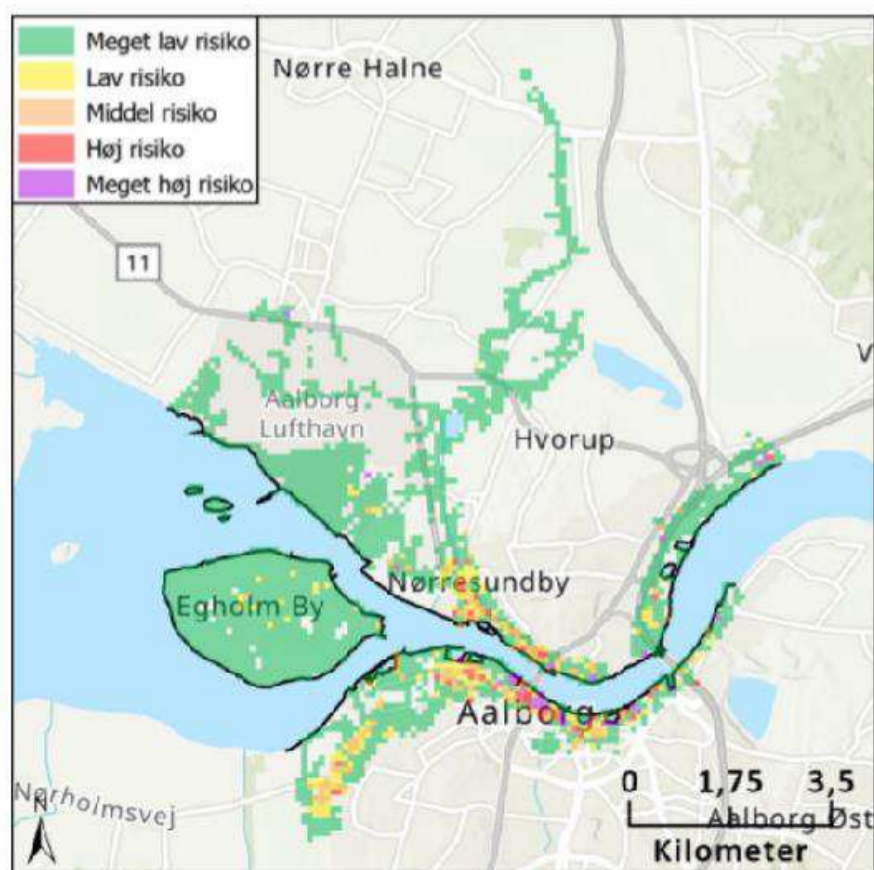


Kilde: Aalborg Kommunes hjemmeside.

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.



Kilde: Kystplanlægger.dk.

Hasseris Enge ligger kun 1-2 meter over havets overflade i hele området nord for Ny Nibevej.

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

FAKTA

LANGT DYRERE END FORVENTET

- Egnspanvej er en cirka 6,5 km lang omfartsvej i det sydlige Aalborg.
- Vejen forbinder det østlige Aalborg (det ny universitetshospital) med motorvej E45 i vest.
- Entreprenørfirmaet M. J. Eriksson blev i sin tid valgt til opgaven med et bud på 257 millioner kr.
- Projektet er på grund af diverse forsinkelser blevet langt dyrere end beregnet og ender med at koste Aalborg Kommune 384 mio. kr.
- Efter planen skulle vejbyggeriet have været afsluttet ved udgangen af 2016. Slutåret bliver i stedet 2019.
- Den store, officielle markering af Egnspanvejs indvielse venter Aalborg Kommune med til sommer.

Præcisering

Som omtalt i gårdagens avis bliver Egnspanvej i Aalborg dyrere end forventet.

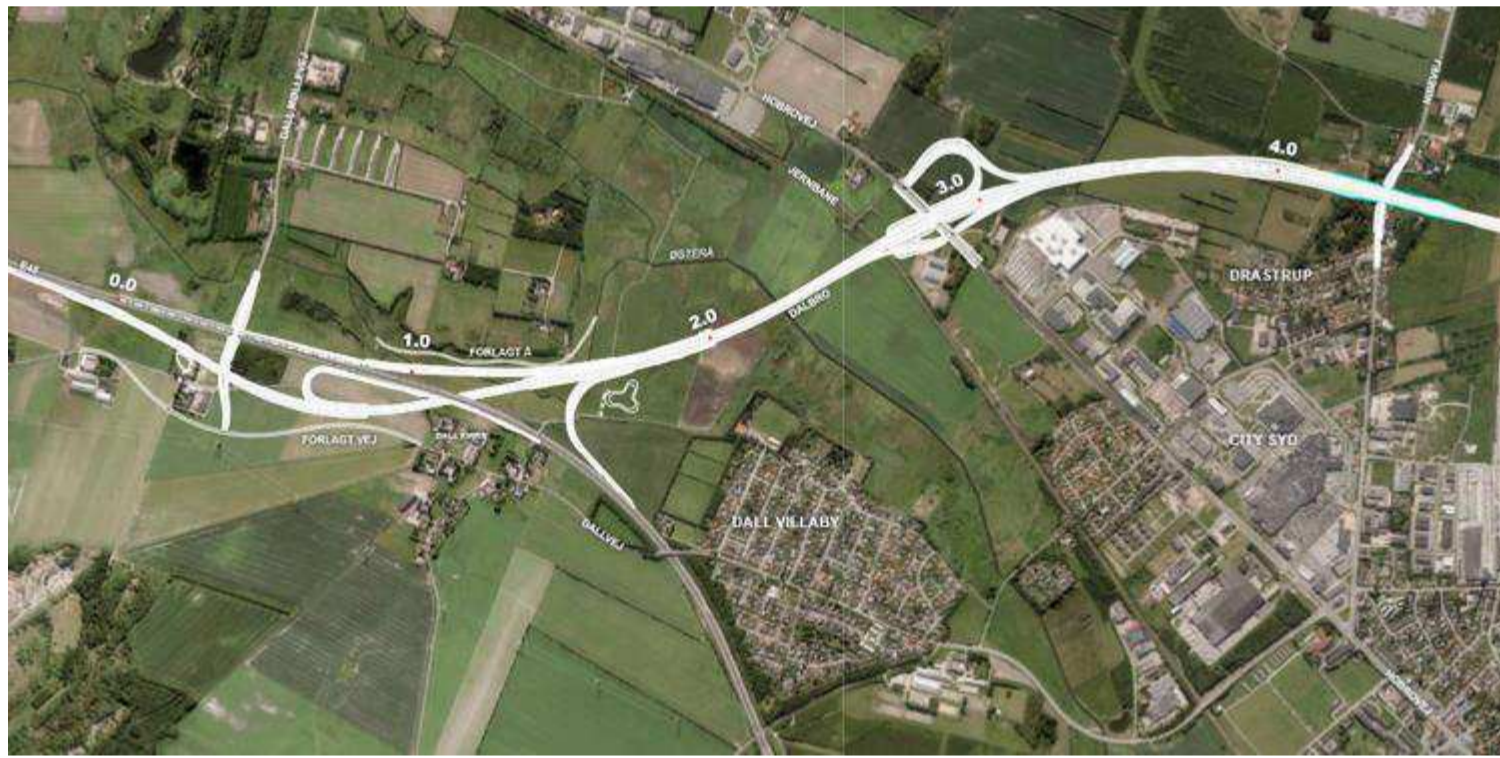
Forsinkelse i anlægsprocessen udgør en del af de øgede omkostninger i forhold til de 257 millioner kr., som var det bud, entreprenørfirmaet M. J. Eriksson i sin tid bød på opgaven.

NORDJYSKE Medier skal præcisere, at også andre udgifter har medvirket til fordyrelsen. Herunder projektering og ekspropriation, der løber op i cirka 50 mio. kr. Desuden har Vejdirektoratet stillet krav i forhold til udformning af tilslutningen til E45, hvilket også har øget omkostningerne.

Alt i alt forventes vejprojektet at koste Aalborg Kommune 384 mio. kr.

Avisartikler fra Nordjyske 22/2 og 23/2 2019 om et andet vejprojekt ved Aalborg, som også lå i et meget lavtliggende område. Prisforøgelsen på 51 % kan måske også skyldes andre ting, men det er en stor prisstigning!

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.

Glem ikke asbestfibrene

Af Poul Straszek

pensioneret landpostbud,
Irenebærparken 39, 9000 Aalborg
poul@straszek.dk

FORURENING: Undertegnede er en dreng af Vestbyen i Aalborg (årgang 1950).

Tilbage i slutningen af 1950'erne havde jeg job hos en købmand i Vestbyen. Det var i Boligforeningen Fjordblink afd. 9 over for Freja.

Sidst på ugen skulle jeg fylde budcyklen, som var en gammel Long John, med pap, papir og andet affald fra kælderen i butikken. Cyklen blev læsset meget højt og bundet godt med reb og snor. Af og til blev et selvregulerende løntillæg taget i brug. Det bestod i, at der faldt en pakke Kiksmarie og en rød sodavand fra Skjold ind mellem alt papet.

Så gik turen med usikkert tråd ud til tyskerbroen, hvor der var losseplads. Her blev tændt op i bålet og kiks og vand nydt mange gange.

Her sad jeg og så på de mange lastbiler fra Eternitten, der kom med affald som tagplader og mange andre ting, sågar støv. Det var nok derfor, alle disse biler var grå, så lagde man ikke mærke til forureningen.

I Vestbyen havde vi en dejlig skrammellegeplads, hvor mange børn havde et fristed, hvor vi kunne bygge huse, holde haver og have husdyr, høns, kaniner og duer.

Disse huse og bure til dyrene blev ofte lavet af affald fra denne losseplads.

Nogle af disse børn har langt op i årene holdt ved deres hobbydyr. Jeg har kendskab til nogen, som har brevdUER som hobby endnu. Flot gået.

På legepladsen havde vi også udrangeret jetjager, damplokomotiv og en kampvogn til at lege på. Rigtige mange drømme, rejser og krige er her udført i vores fantasi.

Så tager vi et hop frem til slutningen af 60'erne og begyndelsen af 70'erne.

» De folk, som vil lave en tredje forbindelse over Egholm, må nu til at lytte efter befolkningen og eksperterne på AAU.

Jeg fik job som truckfører på eternitfabrikken i en periode på næsten tre år.

Eternitten var en virksomhed med fuld fart og stor eksport af diverse asbestprodukter og masse tagplader. I produktionen var masser af ton affald, som uafbrudt blev kørt til lossepladserne.

Pladserne lå ved tyskerbroen nær det nuværende færgeleje og ud af Nørholmsvej og ind ad jernportene ned mod fjorden, hvor man så dumpede denne kæmpe miljøbombe og katastrofe.

Mange er de mennesker i Aalborg og omegn, der kender eller er i familie med personer, som har været udsat for den livsfarlige asbest, og de små, dræbende fiber, som man får asbetose af, og som ødelægger lungerne, så man får lungehindekræft med døden til følge.

Disse mennesker, som blev eller i fremtiden bliver ramt, er følgende: eternitarbejdere, deres familier, smede, elektrikere og folk, som har arbejdet med isolering af ledninger. Automekanikere med bremseklodser, som var fulde af asbeststøv. Masser af tømrere, som savede og borede i disse farlige tagplader.

Jeg oplevede arbejdere på fabrikken, som fik dårlige lunger og åndenød.

Mange af disse personer fik så tildelt et job med trillebør, spand, kost og skovl, og så måtte de værsgo ud over hele fabrikken og feje masse af giftigt støv op.

Den hosten og stønnen fra disse personer husker jeg ty-

deligt endnu.

De folk, som vil lave en tredje forbindelse over Egholm, må nu - og måske desværre ved hjælp af coronavirusen - til at lytte efter befolkningen og eksperterne på AAU.

Kan og vil disse tilhængere kunne se arbejdsløse små og store konkursramte virksomheder i øjnene og forlange, at man vil bruge seksotte milliarder på en forbindelse, som kunne laves bedre og billigere?

Man vil, når man begynder at grave vest for Aalborg, få asbestfiberne til at sive ind over hele vores dejlige by.

De små fiber vil først nå Hasserris Enge, Hasserris, Egholm Færgevej og det nye Strandparken, vinterbaderne i klubben Isbjørnen får selvfølgelig også et skud.

Inde i byen vil de 40-50 krydstogtskibe sikkert også glæde sig over et lille drys.

Hele den nye boligmasse på havnefronten får travlt med at rense filter i deres ventilationsanlæg og holde rent på diverse altaner og terrasser.

Ved hjælp af eksperterne på AAU og andre må vi finde ud af intelligente trafikmønstre, der vender trafikken i myldretiden, som det bl.a. sker i Hamburg.

Med hensyn til støj er løsningen lige for: Vi får med tiden elbiler - og asfalt, der fanger støj.

Når vi laver det nye ekstra rør, bør man selvfølgelig lave en ny, østlig kulturtunnel til cykler og gående til det nye område Stigsborg Brygge. Genialt.

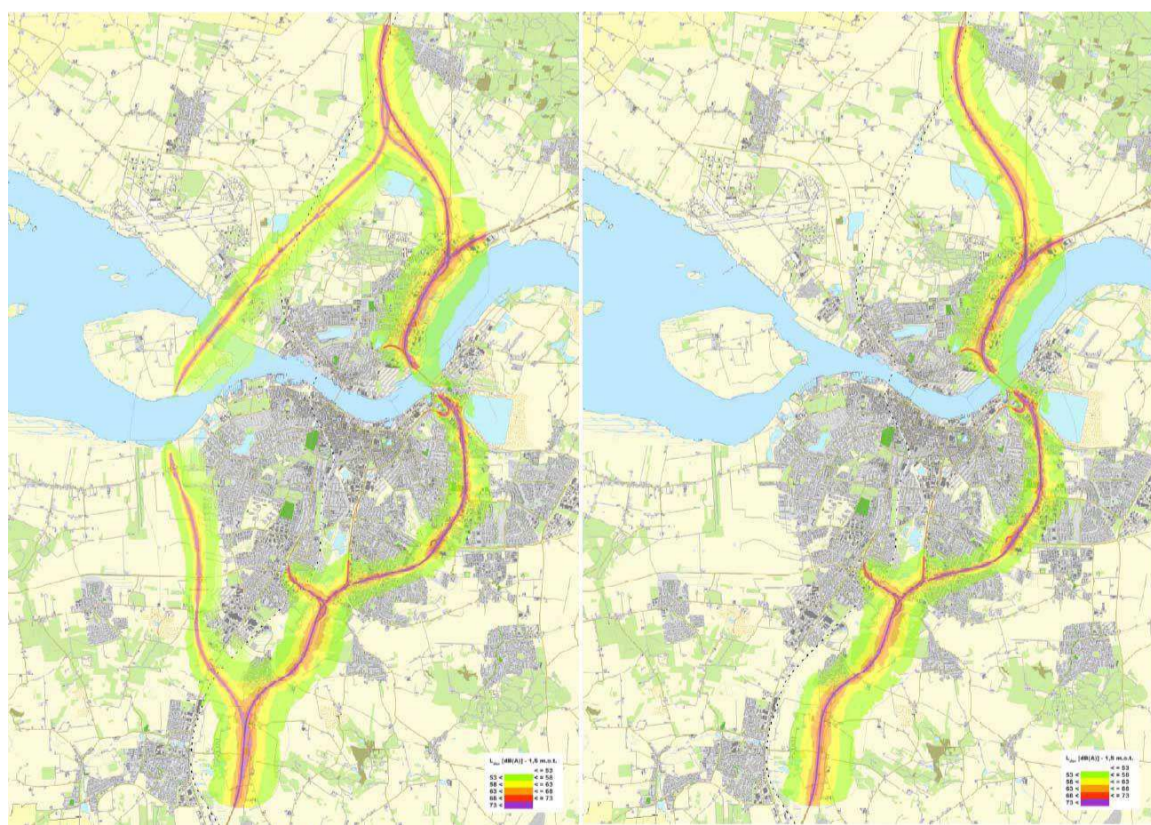
Håber at indlægget vil blive en øjenåbner for dem, der er i gang med at ødelægge byen og miljøet.

Lad os sammen komme ud af denne krise, som vi er i, og håbe, at nogle er blevet lidt klogere af mit indlæg.

Lad nu Aalborg Alliancens penge komme de mange ramte i byen til gode.

STØJ

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



Kortet til højre stammer fra VVM 2011 side 81. Kortet til venstre er konstrueret ved at sammensætte figuren på side 77 og 81, da VVM ikke havde et retvisende kort med til illustrationen af støjsituationen med en vestlig motorvej. Her skal støjen fra den nuværende motorvej jo ikke skæres væk som på figuren side 77. Den vil stadig eksistere (men vil dog være ca. 1 dB mindre på grund af aflastningen).

Jeg har foretaget en vis manipulation af kortet til venstre, idet den grønne zone ved Egholm-motorvejen er udvidet længere mod øst. Denne ændring har jeg lavet, fordi jeg har vurderet, at figuren i VVM 2011 side 77 ikke i tilstrækkelig grad medtager effekten af den fremherskende vestenvind i Aalborg eller af, at støj forplanter sig lettere langs med vand end over land.

Gul farve indikerer mellem 58 og 63 dB, grøn mellem 53 og 58 dB støj ved måling kort efter åbningen.

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

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> – det anbefales at se denne video!

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.

Se kort ved punkt 17.

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

Eksempelvis en PlusBus nord-syd via egen bro over Limfjorden (evt. som 1-sporet underetage på den påtænkte fodgænger- og cykelbro fra Musikens hus til den nye Nørresundby-bydel Stigsborg Brygge)
Eller eksempelvis nye togstationer i Sulsted, Vestbjerg og Tylstrup.

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 støjdæmpning 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.

	Samlet anlægsbudget mio. kr	Intern rente %	Nettogevinst pr. omkostningskr. pr. kr
Vestforbindelse - Egholmlinjen	8.197	7,8	0,9
Vestforbindelse - Lindholmlinjen	7.002	7,8	0,9
Østforbindelse - Paralleltunnel	5.419	2,2	-0,7

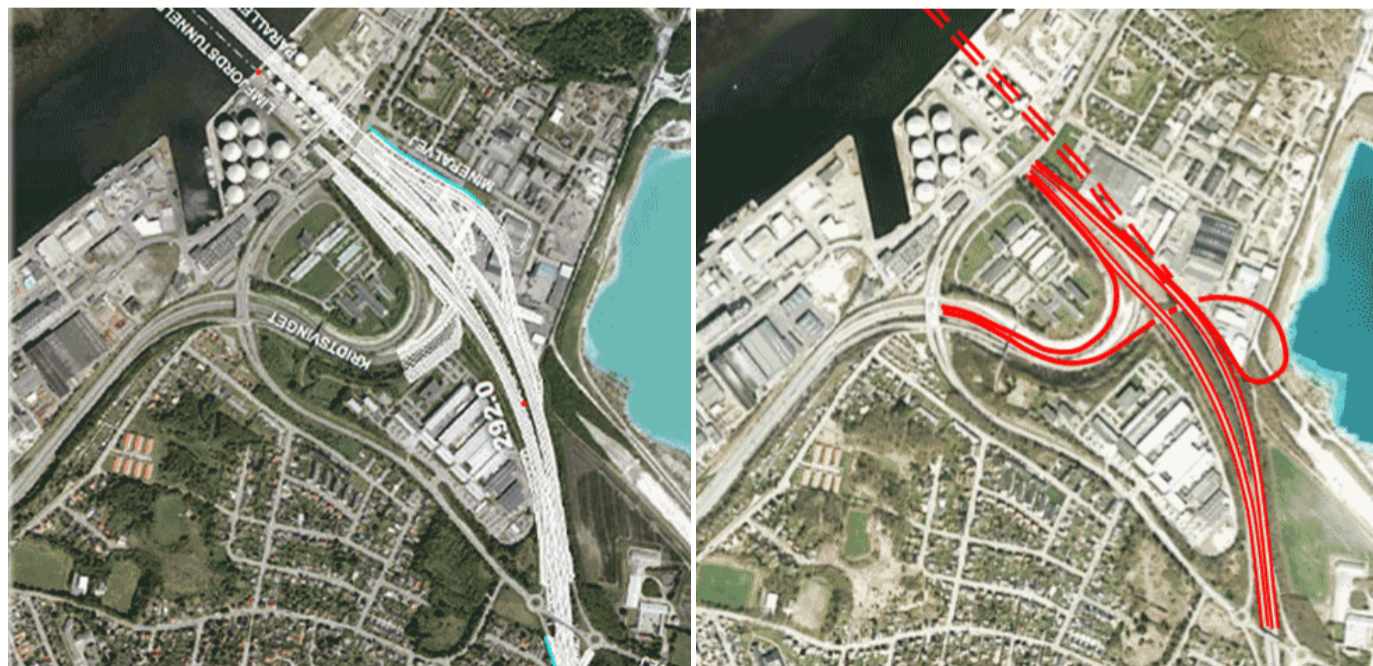
Tabel 12.1 Anlægsbudget og samfundsøkonomisk forrentning for en 3. Limfjordsforbindelse.

Tabellen ovenfor er fra VVM 2011

	min	max
Anlæg 20 km vestlig Limfjordsforbindelse	6,2	8
Udvidelse og støjdæmpning af E45 ved Aalborg	1	1
Reparation af Limfjordstunnelen	0,5	1
Kun et ekstra rør ved Limfjordstunnelen	3	4
	10,7	14
Udvidelse og støjdæmpning af E45 ved Aalborg	1	1
Reparation af Limfjordstunnelen	0,5	1
Kun et ekstra rør ved Limfjordstunnelen	3	4
	4,5	6

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.



Vejdirektoratets forslag med hele 12 kørebaner under fjorden til venstre.

Til højre Anker Lohmann-Hansens forslag med smallere udfletning og evt. kun 1 ekstra tunnelspor langs den punkterede linje – i alt 9 kørebaner. Dette vil betyde mindre ekspropriation og færre anlægsomkostninger.

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk afsnittet "hvad kan man konkret gøre".

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

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk – afsnittet Introduktionsskrift side 8.

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

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk – afsnittet Introduktionsskrift side 8.

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

Se punkt 68.

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.



Kort fra Aalborg Kommune. C1 er den stikvej til Aalborg City syd, som kommunen påtænkte at bygge, såfremt den østlige linjeføring blev valgt. Denne vil kunne fjerne en del spildt trafikantid på Hobrovej ved Skalborg.

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



Illustration fra VVM 2011- et overdimensioneret projekt. Til sammenligning er der kun 8 kørespor i Elb-tunnelen.

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

Se www.en-3-limfjordsforbindelse.dk > Hvad kan man konkret gøre

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.

Se <http://kto.tjeklige.dk>

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

Se <http://kto.tjeklige.dk>

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

Læs mere via <https://borgerbevaegelsen.dk/>

KOMMUNENS OG REGIONENS ROLLE

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

<http://3limfjordsforbindelse.nu>

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

<https://www.youtube.com/watch?v=J7p3JTwyrvQ>

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

<https://aalborgalliancen.dk/>

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)

<http://docs.denbedstevej.dk/Meningsmåling%20ny%20Limfjordsforbindelse%20-%20Maj%202014.pdf>

<http://denbedstevej.dk/2019/>

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

Med venlig hilsen

Anders Wested
Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38
9400 Nørresundby
Tlf. 20489503
anderswested@live.dk