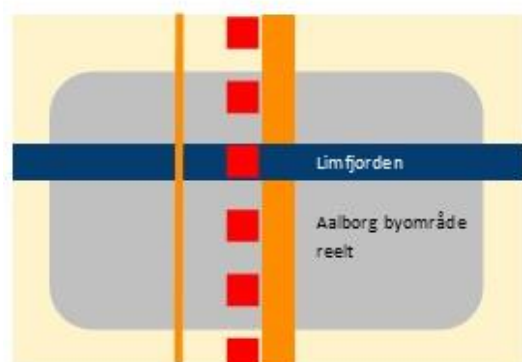


### 3. LIMFJORD. ER DER FEJL I VEJDIREKTORATETS INFORMATIONER TIL MINISTEREN?

Hvad er den logiske placering for en ny Limfjordsforbindelse? Det afhænger vel af, hvordan byområdet er formet. Er det kvadratisk med LimfjordsBROEN i midten, er det logisk at placere forbindelsen mod vest, hvor der "mangler noget" for at skabe ligevægt.



Logisk placering ved kvadratisk byområde



Mere logisk placering ved aflangt byområde

Er det derimod aflangt med LimfjordsTUNNELEN i midten, vil det være logisk at placere den nye forbindelse længere mod øst – eller i det mindste nær Limfjordstunnelen som på figuren.

### VEJDIREKTORATET PRÆSENTERER AALBORGS ANATOMI FORKERT

Vejdirektoratet har arbejdet med 3. limfjordsforbindelse i flere årtier. I 2011 anbefalede de en vestlig linjeføring. Direktoratet virker fast besluttet på at fastholde denne anbefaling. Måske fordi det ikke er så simpelt at ændre tidligere anbefalinger?

Uanset årsag tyder noget på, at Vejdirektoratet misinformerer om, hvad der er vejens logiske placering. Man hænger fast i en forældet opfattelse af, at Aalborgs byområde er kvadratisk.

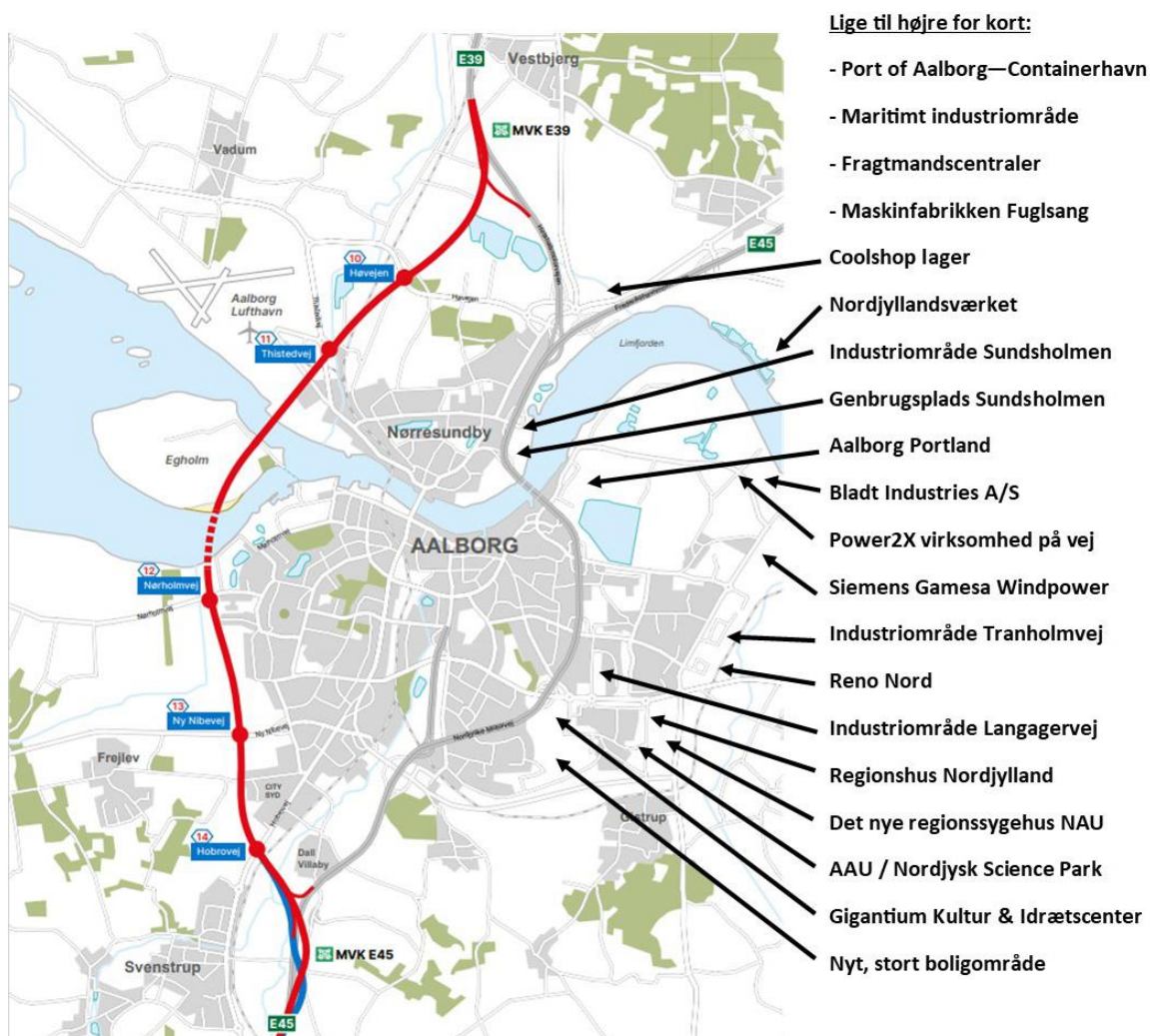
Men dette er ikke længere tilfældet, eftersom at bydelen Aalborg Øst har udviklet sig betragteligt de seneste mange år og rummer et hav af store trafikale mål. Aalborg byområde er blevet aflangt.

Fejlinformationen ligger først og fremmest i de bykort, der benyttes i VVM, både i 2011 og 2021.

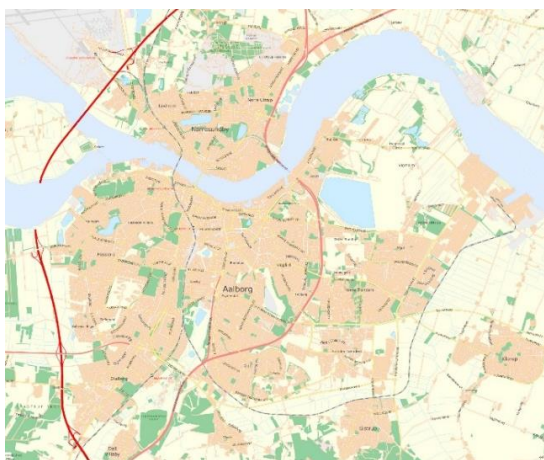
Her anvendes i vid udstrækning kort som disse, hvor Limfjordsbroen rammer midt i byen:



Men Aalborg Øst bydelen er kun delvist medtaget. Der mangler en hel del væsentlige, trafikskabende bebyggelser:

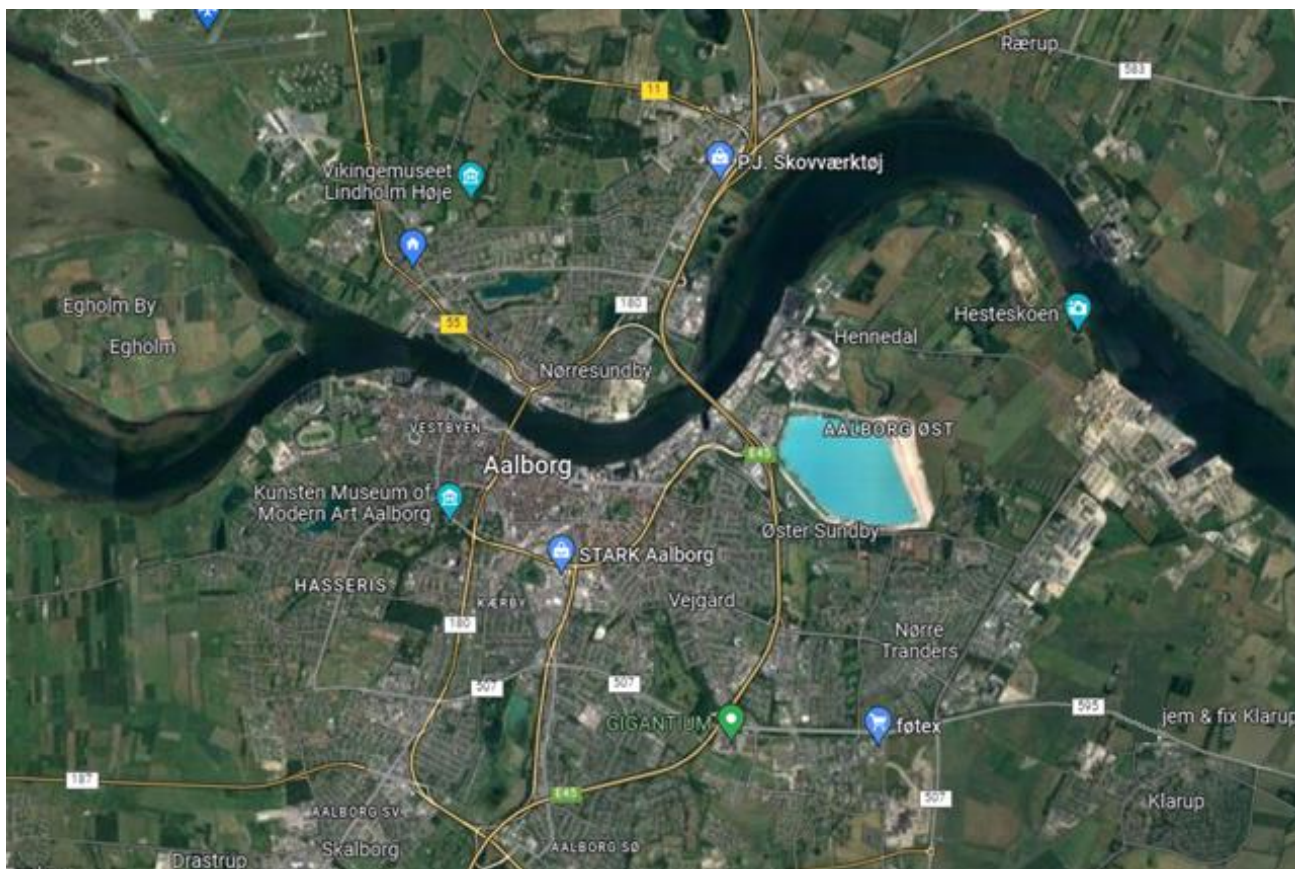


Et mere korrekt kort:



Nu er det LimfjordsTUNNELEN, der ligger tæt på midten.

Dette Google Maps luftfoto bekræfter også, at balancepunktet for byen er flyttet mod øst.



Ved høringen for anlægsloven i 2022 [klagede jeg sammen med 104 andre](#) over, at Vejdirektoratets kort var misvisende på denne måde. Vores indsigelse blev nævnt på side 72 i [Vejdirektoratets sammenfatning og kommentarer](#) til høringen:

”Flere mener, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering baserer sig på et kortgrundlag, der mangler en række trafikskabende mål i Aalborgs østlige del, bl.a. fordi en række af byens største virksomhedsgrunde er angivet som ubebyggede marker.”

Svaret herpå fra Vejdirektoratet: ”Det kortgrundlag, som Vejdirektoratet har benyttet som baggrundskort, er ikke sammenhængende med byplansforudsætningerne i modellen. For yderligere angående byplanforudsætninger se også senere afsnit herom.”

Det modsiges altså ikke direkte, at Vejdirektoratet giver læseren det fejlagtige indtryk, at Aalborgs byområde er kvadratisk med Limfjordsbroen i midten. Derved understøtter man den opfattelse, at en ny Limfjordsforbindelse mest logisk placeres vest om byen.

## VEJDIREKTORATET GIVER FEJLBEHÆFTET SVAR TIL MINISTER

Den 20/4 2022 stillede Transportudvalget efter ønske fra Rasmus Helveg Petersen (RV) [spørgsmål nr. 347](#) til Transportministeren. En del af dette spørgsmål skulle afklare, hvorvidt en Egholmforbindelse vil være en

tilstrækkelig god løsning på de langsigtede trafikale udfordringer i Nordjylland taget i betragtning, at en Egholmforbindelse ikke spiller den store rolle for den omfattende, fjordkrydsende trafik, der går til eller fra selve byområdet i Aalborg.

Ministeren konsulterede Vejdirektoratet, der besvarede spørgsmålet:

20/4 2022 spm. 347

Transportudvalget har i brev af 17. marts 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Helveg Petersen (RV).

**Spørgsmål nr. 347:**

Er det ministerens vurdering, at en Egholmforbindelse rent faktisk løser de langsigtede trafikale udfordringer for Nordjyllands fremtidige udvikling, selvom Egholmforbindelsen primært vil fungere som en omfartsvej for biler uden ærinde i Aalborg, så trafik med ærinde i Aalborg by derfor fortsat vil benytte Limfjordstunnelen?

...  
?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der for så vidt angår de gennemførte trafikberegninger har oplyst følgende:

”Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil ikke kun være til gavn for den regionale trafik i Nordjylland, men også for trafikken på de to eksisterende fjordforbindelser i Aalborg. Trafikken gennem Limfjordstunnelen vil eksempelvis blive reduceret med 24 pct. ved åbningen af den nye fjordforbindelse. For trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby vil en 3. Limfjordsforbindelse medføre en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet. De detaljerede resultater af trafikberegningerne kan ses på:

[www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/trafikale-effekter](http://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/trafikale-effekter).

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes ligeledes at begrænse trafikvæksten på E45 gennem Limfjordstunnelen. Blandt andet fordi den nye motorvej vest om Aalborg vil være i stand til at optage en stor del af den fremtidige vækst i vejtrafikken over Limfjorden. Dette vil være til gavn for bl.a. trafikanter med ærinde i den østlige del af Aalborg, og hvor Limfjordstunnelen er det oplagte valg.”

...

Med  
venlig  
hilsen  
Trine Bramsen

Vejdirektoratet modsiger altså ikke, at trafik til Aalborg by fortsat vil vælge Limfjordstunnelen. Når de alligevel mener, at forbindelsen vil løse de trafikale udfordringer eller mere præcist: afhjælpe trafikafviklingen på Limfjordsbroen og i Limfjordstunnelen, skyldes det, at den vestlige forbindelse vil aflaste noget andet trafik (vel primært fjerntrafik) fra de to modsatte forbindelser.

Vejdirektoratet eksemplificerer denne aflastning med de 24 % færre biler, de forventer i Limfjordstunnelen. Man burde også have nævnt, at aflastningen på Limfjordsbroen kun forventes at blive 9 %.

Vejdirektoratet mangler i den forbindelse at medtage **den generelle trafikstigning**, der må forventes, inden vejen kan stå færdig. Det sidste fører nemlig lige ind i det problem (utilstrækkelig aflastning), som spørgeren har fokus på.

I byggeperioden må man nemlig forvente, at trafikken stiger lige så meget, som vejen vil aflaste! Og når der ikke opnås tilstrækkelig aflastning, bør man undersøge andre muligheder for placering af en ny Limfjordsforbindelse, som giver større aflastning – dette kunne f.eks. være et tredje rør eller en Citytunnel.

Problemet med, at den generelle trafikstigning risikerer at udligne aflastningen, kom også frem i forbindelse med høringen for VVM 2021. Hertil blev der i [høringsnotatet](#) side 71 angivet, at der kun forventes 37.000 + 77.000 biler på de to motorvejsforbindelser i 2040, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig trafikstigning på under 1 % fra 2020-2040. Dermed holder man sig i år 2040 lige nøjagtigt under Limfjordstunnelens kapacitet på 75-80.000 biler i døgnet, men jo ikke i årene derefter.

Dette er en særdeles lav trafikstigning taget i betragtning, at den gennemsnitlige årlige trafikstigning har været over 2,6 % Limfjordstunnelen fra 1988-2019:

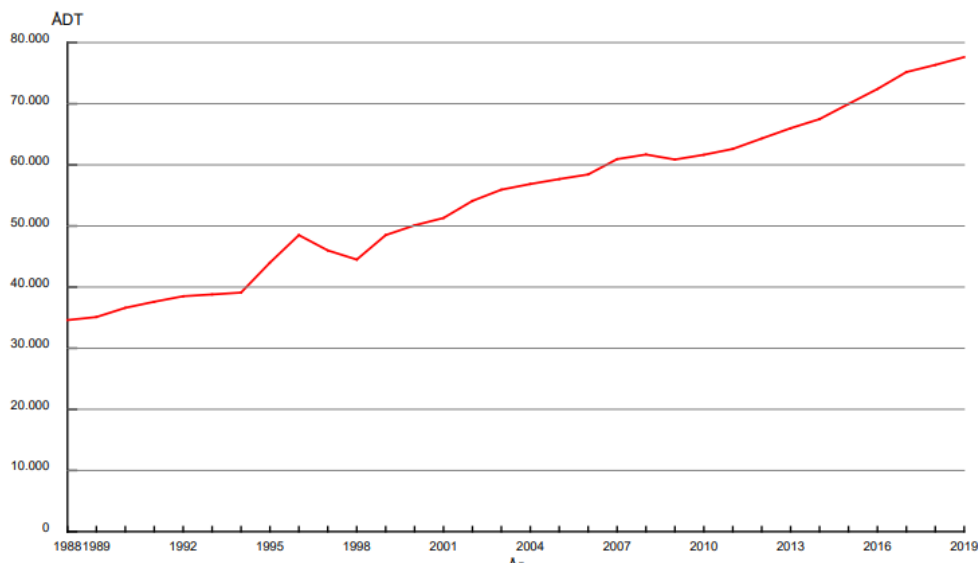
#### Mastra

#### Udvikling i Årsdøgntrafik

Side 1 af 1  
Udskr. 07.06.2022 11:57

Beskrivelse: Limfjordstunnelen  
Rute: E45  
Vejnr: 70  
Km/m: 293/400

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
34.600	35.100	36.600	37.600	38.500	38.800	39.100	44.000	48.500	46.000	44.500	48.500	50.100	51.300	54.101		
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
55.936	56.862	57.663	58.425	60.934	61.678	60.869	61.645	62.600	64.300	65.990	67.477	69.962	72.405	75.171	76.343	77.625



Trafik i Limfjordstunnelen i absolutte tal:

År 2021: 86.500 i Limfjordstunnelen (HDT).

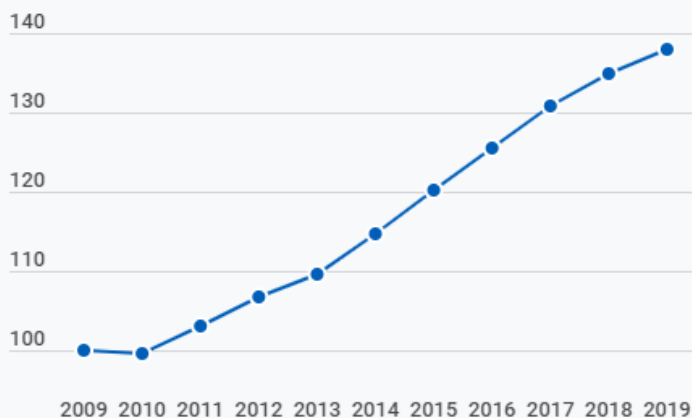
År 2030: Vejdirektoratet forventer 73.000 jfr. VVM (efter at en Egholmforbindelse har taget 24 % fra).

År 2040: Vejdirektoratet forventer 77.000 jfr. Høringsnotatet.

Med en sådan fordeling af stigningen, er den årlige procent 1,25 % frem til 2030 og derefter så lav som 0,5 % pr. år. På motorvejsnettet i Danmark har der fra 2009-19 været en væsentlig større årlig trafikstigning. I alt steg trafikken her [38 %](#) i denne periode.

## 38 procent mere trafik på motorveje

2009 = Indeks 100

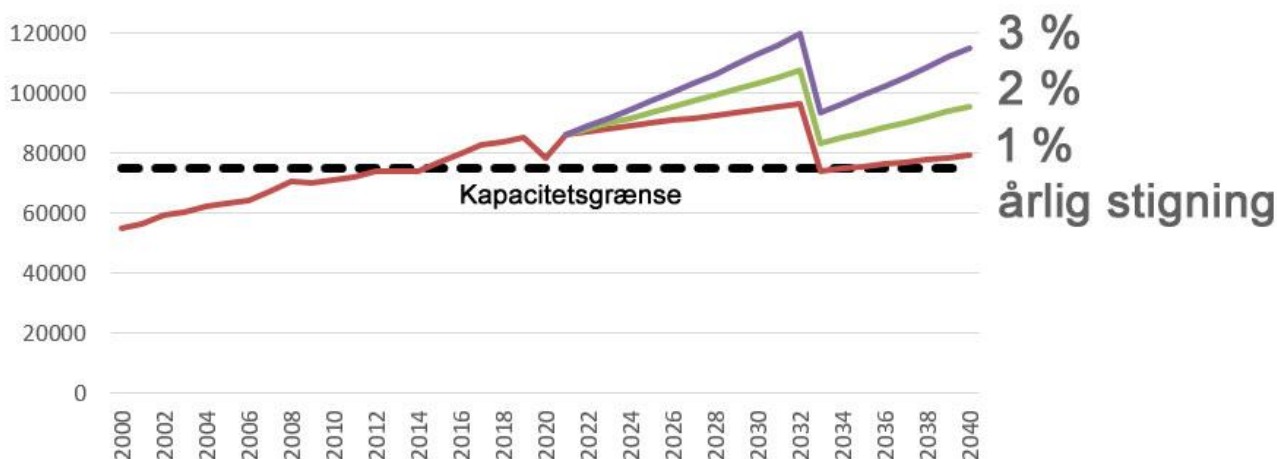


I en eller anden forstand forudsætter Vejdirektoratets løsning altså stagnation i Nordjylland sammenlignet med resten af landet.

Bliver trafikstigningen i Limfjordstunnelen større end blot 1 % pr. år, vil der opstå et kapacitetsproblem. Man får således ikke løst de langsigtede trafikale problemer i Nordjylland tilfredsstillende. Svaret på det stillede spørgsmål vil i så fald være "nej".

## Trafik i Limfjordstunnelen

Kombineret med en Egholmsforbindelse, der åbner 2033



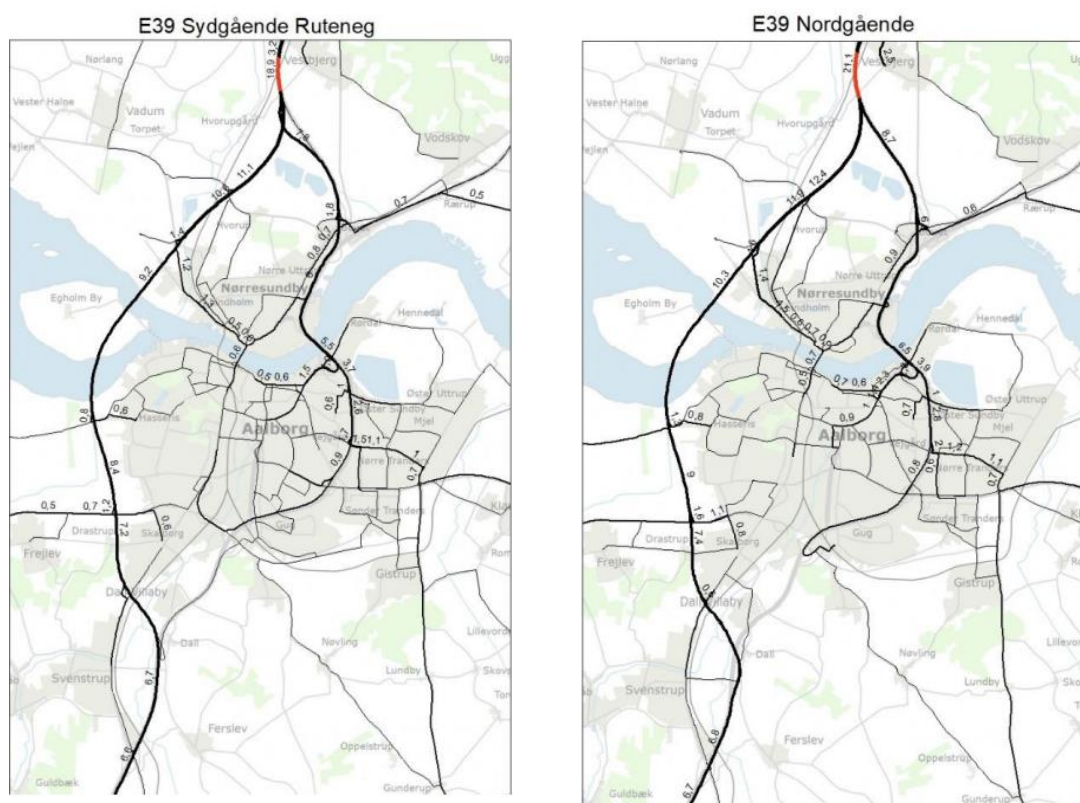
Vejdirektoratet skiver dog i deres svar, at en Egholmsforbindelse vil overtage en stor del af den fremtidige vækst i vejtrafikken hen over Limfjorden. Der vil være plads til dette på denne motorvej. Men vil det ske, eller vil folk fortsat forsøge at spare 10-15 km. og køre direkte mod deres rejsemål via Limfjordstunnelen?

Et andet problem i svaret fra Vejdirektoratet er denne sætning: "For trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby vil en 3. Limfjordsforbindelse medføre en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet."

Det passer ikke, tvært imod. For trafikanter i den centrale del af Aalborg (Østeraa) er afstanden til motorvejsnettet i dag 3,6 km. Afstanden til Egholmforbindelsen ved tilkørslen på Nørholmsvej er 5,2 km. For trafikanter i den centrale del af Nørresundby er afstanden til motorvejsnettet i dag 1,9 km. Afstanden til Egholmforbindelsen ved rundkørslen på Thisted Landevej vil være 3,8 km. Ser man alene på afstanden til motorvejsnettet fra de yderste vestlige dele af Aalborg og Nørresundby, skabes der dog kortere afstande.

Sætningen synes medtaget for at gøre opmærksom på, at der opnås en aflastning af gader og veje i Aalborg ved anlæg af Egholm-motorvejen. Men en sådan aflastning vil kun finde sted i meget lille målestok. Den bydel, der ligger vest for Aalborgs bycentrum (Hasseris) udgør under 1/3 af byen i øst-vestaksen, og kun herfra vil det være relevant at vælge Egholmmotorvejen mod motorvejsnettet.

Bilisternes forventede ruter fremgår af disse to kort fra [Vejdirektoratet](#):



Dertil kommer, at de områder, der aflastes i Aalborg Vest, primært indeholder villaer, mens Aalborg Øst i meget højere grad indeholder virksomheder, uddannelsessteder, etageboliger og andre trafikskabende aktiviteter – det nye regionssygehus ikke at forglemme.

## KONKLUSION:

Flere materialer fra Vejdirektoratet overdriver en evt. Egholmforbindelses positive, trafikale effekter. Vejen vest om Aalborg løser ikke de trafikale problemer godt nok.



Ønsker man en langsigtet løsning, bør man også undersøge de østlige alternativer, som tilbyder **større aflastning af Limfjordstunnelen**, eksempelvis [dette forslag](#) fra professor Otto Anker Nielsen, DTU eller [dette forslag](#) fra Anker Lohmann-Hansen.

Med venlig hilsen

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

Fremsendt 8-6-2022