

Nørresundby 23/3-2023

3. LIMFJORDSFORBINDELSE VIA EGHOLM – GAVNER DEN UDVIKLINGEN I NORDJYLLAND?

21/3-2023 udtalte Preben Bang Henriksen (V) sig i TV2 Nord i forbindelse med, at der nu også er fundet oddere nær linjeføringen for en evt. Egholm-forbindelse:

- Jeg kan sige med det samme, at om det er knortegåsen, den spidssnudet frø, odderen eller strandtudsen, så kommer de ikke til at ligge i vejen for udviklingen i Nordjylland.

Om vejen, der senest er beregnet til at koste **7,8 mia. kr.**, gavner udviklingen, kan diskuteres via en afvejning af fordele og ulemper for projektet.

Det forsøger jeg herunder.

VEJDIREKTORATETS BEREGNINGSMODEL

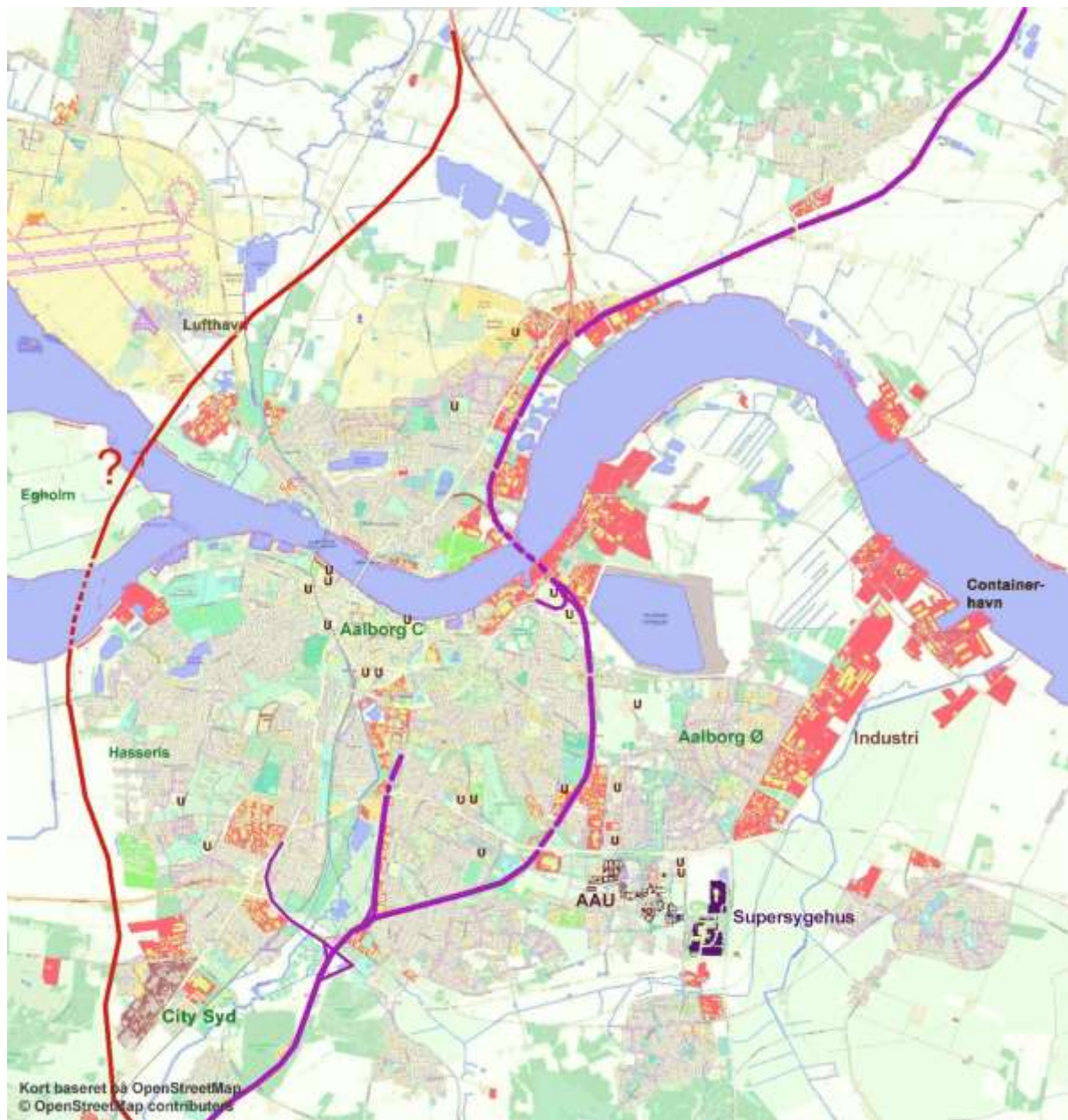
Vejdirektoratets beregningsmodel for samfundsmæssig forrentning af infrastrukturanlæg medtager nogle ting, mens andre ikke er med. De store parametre i Vejdirektoratets beregninger er trafikantgevinster (plus, beregnes med LandsTrafikModellen) og anlægsudgifter (minus).

Men selv med den model er motorvejen en dårlig ide.

Vejen har nemlig i den seneste beregning fået en opsigtsvækkende lav forrentning (3,5 %) og en meget lav restværdi efter 50 år (1,4 mia). Det er formentlig langt mindre end, hvad man kan opnå med et alternativ (udvidelse af E45), hvilket eksperter har forsøgt at få skiftende transportministere til at beregne siden 2014 uden resultat.

Medtager man taksering af 292.000 ton CO2 udslip ved anlægget af vejen - hvilket man bør gøre - er **forrentningen direkte negativ**, altså under 0 %! Dette vurderes af en af Danmarks største specialister på området, professor og leder af DTUs transportdivision Otto Anker Nielsen (se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3)

Først lige et kort, der illustrerer området og motorvejenes placering:



Med rødt er her markeret virksomheder, som af en eller anden grund ikke er medtaget i VVM 2021.

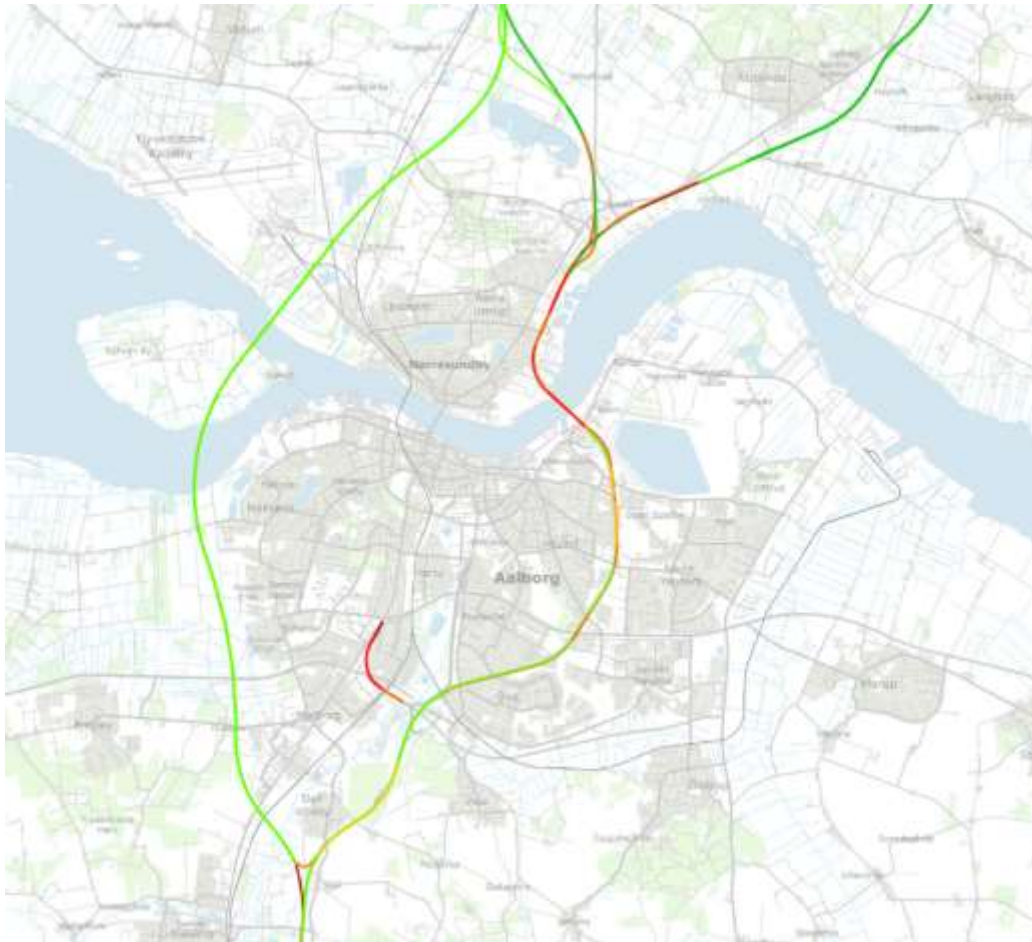
Med U er markeret uddannelsesinstitutioner.

Bemærk at den nuværende motorvej næsten passerer i midten af byområdet og at derfor er en vigtig, central trafikåre ikke alene for fjerntrafikken men også for trafik til og fra Aalborg byområde.

ULEMPER VED EGHOLMMOTORVEJEN:

Vejdirektoratets beregning medregner ikke følgende ulemper, der nedsætter den samfundsmæssige gevinst:

- ▶ Taksering af ødelæggelse af levesteder for sjældne dyrearter.
- ▶ Taksering af ødelæggelse af rekreativ natur.
- ▶ Mistede turistindtægter, hvis Egholm ikke længere er en attraktion, og hvis Aalborg fremtræder som en burger presset mellem to motorveje på et landkort.
- ▶ Reduktion af Aalborgs tiltrækningskraft i forhold til de specialister, som erhvervslivet, universitetet og regionssygehuset har brug for.
- ▶ Ekstra sundhedsudgifter ved ny, sundhedsskadelig motorvejsstøj i de vestlige byområder.
- ▶ Nedsat livskvalitet for dem, der skal høre på støjen, bliver syge og måske dør tidligere (mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej).
- ▶ Omkostninger til opsættelse af flere støjværn end planlagt. Der er næsten brug for en Berlinmur på 10 km. langs vestsiden af byen, hvis støjen fra en motorvej i vindretningen skal holdes under niveau.
- ▶ Effekt af barrikadevirkning med en sådan høj mur ud mod landskaberne vest for byen.
- ▶ Taksering af risikoen ved at skulle grave i gamle eternitdepoter med asbest langs linjeføringen. Pris på ekstra arbejdsbeskyttelse.
- ▶ Taksering af risikoen for at ødelægge vigtige drikkevandsboringer.
- ▶ Den markante inflation på både byggematerialer og arbejdslønninger, som kan forøge prisen yderligere.
- ▶ Det stigende krav til forrentning efter, at renten er steget.
- ▶ Højere lønninger i byggefagene ved stigende efterspørgsel efter bygningsarbejdere. Dette rammer såvel motorvejsprojektet som private, det offentlige og virksomheder,
- ▶ Tab af ejendomsværdi i de vestlige byområder, hvis huskøbere vurderer stilhed og smuk natur vigtigere end adgang til en motorvej, der leder væk fra byen mod syd eller nord.
- ▶ Taksering af CO₂-udslip fra omvejskørsel. Se efterfølgende kort, som viser, at Egholmmotorvejen vil ikke aflaste E45 tilstrækkeligt i myldretiderne, selv hvis åbningsåret blev 2030 (2032 er mere realistisk). I så fald må en del bilister føle sig motiveret til at vælge omveje via Egholm og Svenstrup. Omveje, der eksempelvis er på 15 km. fra Vestbjerg til AAU eller 20 km. fra Hjallerup til AAU, hvilket genererer ekstra CO₂ i driftsfasen.



Situationen med morgenmyldretid i 2030 selv efter at Egholmforbindelsen er bygget. Fra vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/rejsetid og vælg "med projektets gennemførelse" og forstør.



Omvejskørsel Hjallerup – Egholm – Svenstrup - AAU

- ▶ Ekstra kommunale omkostninger til underføring af Ny Nibevej ved Hobrovej, hvis mange bilister smutter over fra den ene motorvej til den anden via dette i forvejen hårdt belastede kryds for at reducere ovennævnte omvej.
- ▶ Ekstra kommunale omkostninger til udvidelse af Annebergvej og Kong Christians Alle, så man kan håndtere den nye myldretidstrafik, som skal via Egholm tilbage til byen.
- ▶ Medregning af de 600 mio. kr., som Aalborg vil betale til projektet, i den samlede opgørelse af forrentning, da den samlede pris for skatteborgerne bør bestemmes, hvad der kan svare sig at bygge.
- ▶ Fortsatte udgifter knyttet til de ekstraordinært mange uheld på E45, fordi man ikke får ombygget de fejlkonstruerede tilkørsler ved Bouet og Kridtsvinget.
- ▶ Taksering af det problem, at udrykningskøretøjer nordfra ikke kan komme igennem Limfjordstunnelen mod det nye regionssygehus i Aalborg Øst, når der er myldretidsstop eller uheld.
- ▶ Værdi af personskader, ødelagt materiel, oprydning og tabte trafikanttimer, hver gang der sker uheld nær Limfjordstunnelen. Hovedparten af trafikken skal da ud på en omkørsel på tværs af Centrum. Dvs.: næsten al trafik i Centrum blokeres, ligesom det sker i dag.
- ▶ Ekstra omkostning på 3-5 mia. hvis man erkender, at man alligevel er nødt til at udvide og forbedre E45 og etablere et eller to ekstra rør - hvilket man kunne have gjort fra starten og dermed have løst næsten alle problemer.
- ▶ Taksering af ekstra CO₂-udslip, der opstår på grund af trafikspring – f.eks. når flere fra Aabybro-området kører til City Syd og handler, så lokale butikker lukker, hvorefter endnu flere må til City Syd.
- ▶ Taksering af ekstra CO, hvis genvejen til lufthavnen på 3-4 minutter syd fra motiverer flere til at flyve.
- ▶ Taksering af den negative CO₂ effekt af at asfaltere store arealer lavbundet jord, der ellers kunne bruges til CO₂-fangst. I alt skal 300 HA inddrages.
- ▶ Taksering af ekstra negativ CO₂ effekt, hvis udslippet ved anlægsarbejdet bliver 500.000 ton CO₂ og ikke 292.000, hvilket en ekspert mener, er tilfældet.
- ▶ Den demoraliserende effekt: Hvorfor skal vi andre gøre mere for at klimaet, når staten og kommunen gør det modsatte?
- ▶ Den negative udvikling på udviklingen af Aalborg, hvis ikke borgerne opfatter byen som fornuftigt og demokratisk ledet, men oplever at politikerne går i skjul når de store linjer er til debat.
- ▶ Omkostninger til håndtering af klager og protester og retssager og alverdens rapporter.

FORDELE VED EGHOLMFORBINDELSEN

Der er også positive effekter af en Egholm-motorvej, men deres betydning mener jeg jo så bliver overdrevet.

Det drejer sig mest om genvejen vest om Aalborg, men effekten af denne er jo allerede medregnet i Vejdirektoratets opgørelse af trafikantgevinster og dermed i forrentningen.

At disse genveje er af mindre betydning, kan man i øvrigt erkende ved at vurdere, hvor stor – eller snarere lille - del af den fjordkrydsende trafik, som opnår genvejene. Der er jo mest tale om fjerntrafik syd fra mod Thisted Landevej og E39.

For at vurdere genvejseffekten kan man bruge kortet på siden "Nye muligheder for rutevalg" i VVM 2021. Den daglige trafik fra E45 syd mod de tre nordenfjordske destinationer angives til 2.000 (mod Thisted Landevej), 6.800 (mod E39) og 7.300 (mod E45 nord).



Dette skal ses i forhold til den samlede trafik på tværs af Fjorden ved Aalborg, som i 2030 vil være er 32.500 (Egholm)+ 30.700 (Limfjordsbroen) + 73.300 (Limfjordstunnelen) = 136.600 for begge retninger eller 68.300 pr. retning.

Den største genvejsbesparelse er den mod Thisted Landevej. I henhold til tallene ovenfor, er der **kun tale om 3 %** af den samlede fjordkrydsende trafik. En meget mindre genvejsbesparelse (under 1 km) opnås mod E39, og men her er der lidt flere, der opnår den: **ca. 10 %** af den samlede fjordkrydsende trafik. Dertil kommer mindre genveje for trafik fra villabyen Hasseris (Aalborg vest) mod Vendsyssel.

Resten af trafikken – den mod Frederikshavn og den mellem Aalborg byområde og nordenfjords destinationer – vil ikke få nye genveje via Egholm.

Som nævnt er disse trafikantbesparelser allerede medregnet i VVM (via kørslen af LandsTrafikModellen). Derfor medregnes de ikke som separate punkter. Men i debatten hører man også andre fordele:

► Større "forsyningsikkerhed" for trafik, der skal passere Fjorden, f.eks. mod færgerne mod Norge. 24 % af den fjordkrydsende trafik ved Aalborg vil jfr. Vejdirektoratet vælge Egholmmotorvejen, og derved komme uden om de vanskelige steder i forhold til uheld og kø. Det drejer sig mest om trafik mod E39. *Vælges i stedet alternativet (ombygning af de uheldsskabende tilkørsler på E45 og udvidelse til ekstra kapacitet) kan øget "forsyningsikkerhed" opnås både på vej mod E39 (Norge) og E45 (Sverige).*

► Færre uheld på E45: Efter aflastning fra Egholmforbindelsen kommer der mindre trafik og dermed færre uheld. Når uheld sker: Mulighed for en alternativ rute via Egholm. *Vælges i stedet alternativet: ombygning af fejlkonstrede tilkørsler, så uheld ikke sker, forebygger man disse uheld. Ekstra rør nær de nuværende samt etablering af et ekstra kørespor i begge retninger på E45 vil også aflaste, så uheld på den måde bliver afværget. Når uheld sker i Limfjordstunnelen: Det vil være meget lettere at vælge et andet rør end at skulle køre på tværs af Aalborg Centrum via små gader og veje (Kong Chrisatians Alle, Annebergvej, Strandvejen) eller på tværs af Nørresundby (Høvejen). De tværgående veje er slet ikke i stand til at håndtere så stor trafikmængde, alt vil gå i stå.*

► Mindre tværgående trafik i Aalborg byområde, hvis beboere i Hasseris kan køre op på motorvejen bag bydelen. *Vejdirektoratets kort viser en forsvindende lille effekt i den henseende. Til gengæld kommer der mere tværgående trafik,*

hvis Limfjordstunnelen sander til i myldretiden og trafik fra Aalborg C og Ø skal via Egholm og til/fra Centrum via byområdet.

► Mindre trafik og dermed mindre støj langs den nuværende motorvej. Reduktionen vil kun være ca. 1-2 dB, altså næppe hørbart. Det er ingen god ide at sprede støjen på to motorveje i et byområde, da man så får en ny motorvej, som støjer ca. 55 dB.

► Stigende værdi af erhvervsgrunde nær motorvejen. Det gælder f.eks. nær Aalborg Lufthavn. Den stigende værdi står ikke mål med prisen på motorvejen. Syd for Fjorden vil det næppe være relevant at bygge erhverv nær motorvejen, da Hasseris Enge nord kun ligger 1-2 meter over havets overflade og Hasseris Enge syd er beskyttet vandindvindingsområde.

► Bedre tilgang til / erhvervsudvikling i Jammerbugt kommune, hvor 7 % af den Nordjyske befolkning bor. Der spares 3-4 minutters kørsel syd fra, og det spiller måske ikke den store rolle i forhold til, at det tager over en time at køre fra Aarhus mod Nordjylland.

► En mindre omsætningsfremgang for Aalborg Lufthavn. Destinationer og priser for flytrafikken samt billig parkering må betyde mere, end at man sparer 3-4 minutters kørsel på vej mod lufthavnen.

► En lille omsætningsstigning i City Syd, da man kan trække flere kunder til fra Jammerbugtområdet. Det sker så på bekostning af butikkerne her.

► Flere fritidsture til Sommerhusområderne langs Vestkysten og stigende priser på disse. Det medfører så større CO₂-udslip.

► Frihed for bilister, der synes, at det er rart at kunne smutte via Egholm.

KONKLUSION:

Egholm-forbindelsen er alt i alt ikke god for "udviklingen" og staten spiller nærmest 10 mia. kr. ved at bygge den.

Vejen synes besluttet ud fra et retfærdighedsparadigme gående ud på, at når andre landsdele får infrastrukturmidler, skal Nordjylland også have nogle, selv om trafikken er mindre presset her oppe. Det giver om ikke andet arbejdspladser i anlægsfasen.

Resultatet af denne logik kan bl.a. ses på motorvejen mellem Hjørring og Bjergby (mod Hirtshals). Her kører under 10.000 biler i døgnet. På Vejdirektoratets webkameraer er det svært at få øje på mere end 2-3 biler ad gangen. Prøv det selv på <https://trafikkort.vejdirektoratet.dk>

Efterskrift:

En række transportordførere aftalte i 2014, at linjeføringen skulle være via Egholm på baggrund af VVM fra 2011, hvor Egholmforbindelsens havde en intern rente på 7,8%, mens en østlig model kun havde en intern rente på 2,2 %.

Hvorfor nåede man ikke den gang frem til, at forrentningen var bedst ved østløsningen (E45 alternativet)?

► Man havde lavet et overdimensioneret og meget dyrt alternativ for E45-løsningen med hele 12 motorvejsspor (!) under fjorden og ekspropriation af et stort erhvervsområde (Mineralvej) til brug for en motorvejsudfletning:



► Man havde ikke medtaget den oplagte til/frakørsel til City Syd i E45-alternativet. Kun vestforbindelsen havde en sådan tilkørsel.

► I 2011 var trafikken så meget mindre, at en Egholm-motorvej ville kunne aflaste Limfjordstunnelen og E45 fint i mange år frem. Dette er ikke tilfældet i dag, hvorfor linjeføringen med størst aflastning (udvidelse af E45) vil give større gevinst.

► Man havde ikke så godt et redskab (LTM 2.3) til at måle trafikantgevinster.

► Man havde heller ikke de eksterne effekter medregnet i beregningen.

Med venlig hilsen

Anders Wested
Trafikalt Folkeparti, Aalborg/Region Nordjylland
Lindegården 38
9400 Nørresundby
anderswested@live.dk
Tlf. 20489503
Se også www.3-limfjordsforbindelse.dk
Og www.trafikaltfolkeparti.dk