

Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen \* mail: anker@lohmann-hansen.dk \* 20899225

Aalborg den 30. august 2023

Til Transportminister Thomas Danielsen

Kopi til Transportudvalget

Vedr. spørgsmål nr. 209: Notat vedr. Anker Lohmann-Hansens spørgsmål til ministeren angående 3. Limfjordsforbindelse, dateret 31. juli 2023 - duplik

Kære Thomas Danielsen

Tak for dit svar og Vejdirektoratets notat, selv om det er ret ufuldstændigt. Jeg tillader mig på den baggrund at samle op på et par forhold, hvor der er behov for klarhed.

Vejdirektoratet mener, at jeg er tilhænger af en udbygning af E45 med ekstra spor og et ekstra tunnelrør. Det er ikke forkert, men jeg er primært tilhænger af, at politiske beslutninger om betydelige offentlige infrastrukturelle investeringer sker på et objektive, sagligt og fyldestgørende grundlag. Det er ingenlunde tilfældet i forbindelse med en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg erkender, at Vejdirektoratet er underkastet politisk styring, og at de er underkastet beslutninger og aftaler i fx Transportudvalget. Sådan må det være i et repræsentativt demokrati. Men det er kun acceptabelt, dersom det politiske system tillader og tilskynder, at fagligheden testes, og at det sikres, at de dygtige ingeniører i Vejdirektoratet får mulighed for at foretage sædvanlige ajourførte trafikberegninger, skitseprojektering og samfundsvurdering for de alternativer, der er relevante eller mulige, uanset om disse er opstået via interne overvejelser eller er tilført gennem faglige fora eller borgerinitiativer.

Det er tydeligt, at Vejdirektoratet føler sig nødsaget til at afskære diskussionen ved at henvise til Trafikaftale af 24. juni 2014, hvor der opnås enighed om, *"at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives"*.

Så skulle sagen være lukket, men alle med trafikal indsigt ved, at grundlaget for vedtagelsen i 2014, nemlig VVM 2011, hvor trafikberegningen skete med en lokal trafikmodel på døgnbasis uden mulighed for belysning af spidstimeproblematikkerne ved Limfjordstunnellen og Limfjordsbroen, er dybt problematisk. Lige så problematisk er det, at man sigtede på år 2020, dvs. uden den store byudvikling, som sker fx i den østlige del af Aalborg og nord for fjorden.

I 2014 har Vejdirektoratet konsolideret trafikberegningerne med første version af Landstrafikmodellen. Her ramte Vejdirektoratet helt ved siden af skiven med hensyn til den fremtidige trafikvækst, og som Vejdirektoratet selv anfører, så er der ikke i beregningerne taget hensyn til de særlige forhold ved Limfjordstunnellen, ligesom kapaciteten ved de to Limfjordspassager er overvurderet. Den anvendte version af LTM, version 1.06 er stadig en døgntrafikmodel, som dermed ikke beregner de særlige forhold, der gør sig gældende i situationer med trængsel, og det er netop det, der er problemet ved Limfjordstunnellen.

Det kan ikke passe, at en beslutning om en investering på over 7.000.000.000 kr. skal baseres på en gammel, lokal trafikmodel (2011) og en upålidelig første version af Landstrafikmodellen, version 1.06 (2014). Det er 10 år siden, og der er løbet meget trafik gennem Limfjordstunnellen siden da.

Man kan så sige, at med genberegningen i 2021 (VVM 2021) fik man et mere pålideligt grundlag at tage stilling ud fra, men hvorfor gjorde man sig ikke den beskedne ulejlighed at medtage en udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør, da man genberegnete trafikken med den nye version af Landstrafikmodellen, version 2.3? Det virker helt uforståeligt, idet en trafikal beregning af en udbygning af E45 ifølge Vejdirektoratet er en overkommelig opgave.

## De 9 spørgsmål

**1. Er ministeren enig i, at der med en døgntrafik på 75.000 HDT i spidstimerne sker en markant hastighedsreduktion ved Limfjordstunnellen, og at der i kortere perioder af ca. en halv times varighed vil være tale om egentlig kødannelse?**

Vejdirektoratet skriver, at de ikke vil anfægte, at trafikbelastningen ved Limfjordstunnellen efter etableringen af en motorvej over øen Egholm, vil kunne sammenlignes med situationen i 2014-15, hvor døgntrafikken var ca. 75.000 HDT. Det har været længe at få denne indrømmelse.

Jeg har forespurgt i bl.a. ledende politiske kredse i Aalborg, om de kan huske, hvornår trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen for alvor blev mærkbare. Svaret var 2012 – 2015, altså ved en trafikbelastning på 72 – 75.000 HDT.

Erhvervs livet er i flere indlæg inde på det samme.

Det er altså nu slået fast, at en Egholmforbindelse hverken løser trafikproblemerne ved Limfjordsbroen eller ved Limfjordstunnellen. Med en Egholmforbindelse vil trafikken ved Limfjordstunnellen omkring år 2040 nå op på ca. 85.000 HDT. Det svarer nogenlunde til trafiksituationen i dag, og trængslen, kødannelsen og uheldsbilledet vil være tilsvarende – helt utilfredsstillende.

Vejdirektoratet skriver bl.a., at i oktober 2015 åbnede den seneste udbygning på E45 ved Limfjordstunnelen, som gav et 3. sydgående spor på en 1,2 km lang strækning syd for Limfjordstunnelen. Dermed blev problemerne i morgenspidstimen reduceret en del. Det er fuldstændig korrekt, men det er slet ikke der, problemerne for alvor er: Det er ved Bouet om morgenen, og her er situationen absolut ikke forbedret, og ved Kridtsvinget om eftermiddagen. Se dette eksempel fra Kridtsvinget mandag den 7.8.2023 – en sædvanlig dag; kilde Google Maps:

Tidspunkt		
15.15	Begyndende trængsel ved Kridtsvinget	
15.30	Kritisk trængsel på E45 fra TH Sauers vej	Forsinkelse op til 22 min.
15.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 35 min.
16.00	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 30 min.
16.15	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 29 min.
16.30	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 22 min.
16.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 21 min.
17.00	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 13 min.
17.15	Aftagende trængsel på E45 fra TH Sauers vej	

Er det tilfredsstillende? Men således er situationen med en trafikbelastning på ca. 85.000 kt. i døgnet ved Limfjordstunnellen. En motorvej over øen Egholm vil midlertidigt aflaste Limfjordstunnellen til 75.000 HDT i 2030, hvorefter trafikken vil vokse til ca. 85.000 HDT frem mod år 2040 med de problemer, som er illustreret ovenfor.

Spørgsmål til Transportministeren: *Er ministeren enig i, at det ikke er ansvarligt at bruge mere end 7.000.000.000 kr. på en omfartsvej ved Aalborg uden at opnå en varig løsning på problemerne ved Limfjordstunnellen og ved Bouet?*

**2. Er ministeren enig med undertegnede og Vejdirektoratet i, at det er vanskeligt at vurdere de opstillede to alternativer, når det ene alternativ aldrig har været gennem skitseprojektering, trafikberegninger og miljøvurdering?**

Vejdirektoratet skriver, at en trafikal beregning af ALH's alternative udbygningsforslag er en overkommelig opgave, men det vil ikke udgøre et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for en eventuel genvurdering af valget mellem en østlig og vestlig udbygning.

Det er fuldstændigt korrekt, at det rigtige ville have været, at Vejdirektoratet som en del af VVM 2021 havde analyseret en udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør, men det har man ikke gjort – øjensynligt fordi Forligskredsen i 2014 beslutter, at en udbygning af E45 samt anlæg af en parallel-tunnel opgives.

Det var som nævnt tidligere ikke en beslutning, der hvilede på et objektivt, sagligt og fyldestgørende grundlag. Nu melder problemerne sig så, hvorfor der kun er et at gøre, nemlig at gennemføre det manglende analysearbejde.

I vedhæftede notat "Vi kan ikke vente længere", som er udarbejdet på opfordring af formand for Transportudvalget Rasmus Prehn, er der beskrevet et 3 trins forløb:

**a. Trafikberegning med Grøn Mobilitetsmodel (konsolideringsberegning).**

Beregning af trafikken i 2035/2040 for et basisvejnet sammenlignet med et vejnet bl.a. indeholdende en udbygning af E45 med ekstra tunnelrør ved Limfjordstunnellen med kapacitet varieret efter trafikbelastningen som fremlagt af undertegnede. Ligeledes bør der ske en konsolideringsberegning for en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm.

Med udarbejdelse af rapport kan denne fase afholdes inden for en ramme på ca. 100.000 kr. Processen kan gennemføres på under 3 mdr. Resultatet offentliggøres og drøftes politisk.

Jeg medvirker gerne ved fastlæggelse af beregningsvejnet og andre beregningsforudsætninger.

**b. Beregning af samfundsøkonomi for samme vejnet.**

Med resultaterne fra trafikberegningerne og skitseprojekteringen for vejnettet gennemføres en samfundsøkonomisk analyse for de to alternativer.

De samfundsøkonomiske fordele og ulemper for brugere mv. kan fastlægges i umiddelbar forlængelse af trafikberegningerne med den sædvanlige TERESA model. Skitseprojekteringen og fastlæggelse af omkostningerne ved udbygningen af E45 er straks mere omfattende. Vejdirektoratet er

inde på det samme. De peger på, at der som en del af skitseprojekteringen skal ske en afklaring af anlæggelsen af et ekstra tunnelrør i sammenhæng med den eksisterende tunnelkonstruktion, trafikafviklingen med de foreslåede reversible vognbaner og kapaciteten ved denne løsning samt ikke mindst forholdene for trafikafviklingen i anlægsperioden.

Det er en opgave, som Vejdirektoratet må have løst tilbage i 2011 – 2014, idet der også den gang var en Paralleltunnel som alternativ til en motorvej over Egholm beliggende samme sted som det nuværende forslag. Vejdirektoratet vil kunne trække på erfaringerne fra den gang.

Ved samme lejlighed bør Vejdirektoratet foretage en gennemgang af projektet og anlægsoverslaget for en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Der er sket en betydelig omkostningsstigning for større anlægsprojekter siden år 2021, ligesom de miljømæssige forhold ikke er afklarede.

### **c. Gennemførelse af en VVM vurdering for samme.**

Med udgangspunkt i det udarbejdede materiale træffes beslutning om gennemførelse af en VVM analyse. For motorvejen over Egholm vil der være tale om en ajourføring, og for udbygningsalternativet for E45 vil en analyse være overkommelig, da der ikke er nævneværdige natur og miljøinteresser langs vejstrækningen gennem Aalborg.

Med et 3 trins procesforløb er det muligt for Transportudvalget at gennemføre en planlægning for trafikproblemerne ved Limfjordskrydsningen, uden at det fører til alvorlig forsinkelse af anlægsarbejdet. Dette kan yderligere fremskyndes ved igangsættelse af 1. etapeløsninger til forbedring af kapacitet og trafiksikkerhed på de centrale strækninger af E45 fra Bouet til Øster Uttrup Vej.

En 1. etape løsning, vil forventelig kunne øge kapaciteten omkring Limfjordstunnellen med op mod 10.000 køretøjer i døgnet og medføre en markant reduktion i antal trafikuheld og hændelser.

Med investering i en 1. etape løsning er der ikke taget endelig stilling til den mere langsigtede løsning for den fjordkrydsende trafik omkring Aalborg. En 1. etapeløsning vil kunne indgå i en udbygningsløsning for E45 med et ekstra tunnelrør, men også i en løsning med en motorvej vest om Aalborg.

En 1. etapeløsning vil endvidere give et signal til trafikanterne i Aalborg området om, at man fra politisk hold er opmærksom på de daglige seriøse trafikproblemer især omkring Limfjordstunnellen, og at man er indstillet på, at der skal ske noget nu. Se notat "Vi kan ikke vente længere".

### **3. Finder ministeren, at det er tilfredsstillende, at antal trafikuheld og hændelser på den centrale strækning af E45 med en motorvej vest om Aalborg ikke nedbringes under niveauet i 2014/15?**

Vejdirektoratet har i flere notater og svar til undertegnede fremført de samme problemstillinger som undertegnede vedr. trafikuheld og hændelser omkring Limfjordstunnellen. Vi er fuldstændig enige i, at der er grundlæggende problemer indbygget i udformningen af E45 på strækningen gennem Aalborg. Der er alt for mange tætliggende tilslutningsanlæg, og her er isæt Kridtsvinget TSA 23 og Borgmestersvinget, TSA 22 dybt problematiske.

Vejdirektoratet pointerer det særdeles vigtige synspunkt, at E45 hovedsagelig fungerer som en intern fordelingsvej i Aalborgs vejnet. Aalborg kan groft sagt ikke leve uden en velfungerende E45.

Vejdirektoratet peger helt rimeligt på, at skal der gribes ind overfor trængsel og de mange trafikuheld/hændelser omkring Limfjordstunnellen, så skal især TSA 23 bygges totalt om, således at trafikken indfletter i E45 i højre side, hvor den nuværende indfletning fra venstre er problematisk, således som Vejdirektoratet gentagne gange har påpeget.

Det er korrekt, at det kan være i karambolage med Aalborg Kommunes planer for trafikbetjening af det store byudviklingsområde Stigsborg, men det kan ikke være rigtigt, at den nationale og internationale trafik på E45 skal holde i kø, medens trafik fra et nyt boligområde får førsteret. Aalborg kommune kan ikke være bestemmende for trafikafviklingen på statsvejen E45.

Det største problem er dog Kridtsvinget TSA 23.

Der må findes en løsning, som fokuserer på trafikafviklingen på E45, så voldsom kødannelse her ikke finder sted, men som samtidig tilgodeser den store trafikstrøm fra Aalborg C. Jeg har fremlagt et par stykker, som bør regnes igennem med de relevante simuleringværktøjer. Det skylder Vejdirektoratet. De råder over teknologien. Jeg medvirker gerne.

**4. Finder ministeren, at der er behov for i tillæg til en motorvej vest om Aalborg at gennemføre en ombygning af den centrale del af E45 gennem Aalborg, og hvis det er tilfældet, hvorfor er det så ikke indregnet i omkostningen for en motorvejsløsning vest om Aalborg, altså i VVM21?**

*Vejdirektoratet kan ikke udelukke, at der efter etablering af den 3. Limfjordsforbindelse fortsat vil være trafikale udfordringer på E45 ved Aalborg. Vurderingen er, at fremtidig vækst i den fjordkrydende trafik først og fremmest vil ske via den 3. Limfjordsforbindelse, så trafikvæksten på E45 bliver afdæmpet betydeligt. Fortsat byvækst i Aalborg Øst vil dog skabe grundlag for trafikstigning på E45.*

Vejdirektoratet ved faktisk ikke, hvorledes den fremtidige trafikvækst vil fordele sig mellem en evt. Egholmforbindelse, Limfjordsbroen og Limfjordstunnellen. Når de vurderer, at trafikvæksten først og fremmest vil ske via Egholm, så ligger der ikke konkret viden bag. De har aldrig regnet på situationen i fx 2040. Det er netop foreslået under spm. 2.

Hvis trafikken på tværs af Limfjorden efter 2030 fortsat stiger med godt 1.400 kt i døgnet pr år, vil det ikke være urealistisk at vurdere, at ca. 1.000 kt fortsat vil benytte Limfjordstunnellen og ca. 400 ekstra vil benytte Egholmforbindelsen. Dette svarer nogenlunde til den beregnede trafikfordeling i VVM2021: 75.000/33.000.

Vejdirektoratet er enig i (se også bemærkningerne til spm. 1), at der efter etablering af en Egholmforbindelse er behov for anlægsarbejder på E45 på strækningen Bouet – Humlebakken. Udbygningsbehov på E45 forudses først og fremmest ved tilslutningsanlæg. Denne udbygning, som er indeholdt i forslaget om en udbygning af E45, bør naturligvis medtages som en anlægsomkostning i forslaget om en forbindelse over øen Egholm, for at sammenligningen kan siges at være faglig korrekt.

**5. Er ministeren indstillet på at arbejde for, at der opstilles et objektivi grundlag for vurdering af de trafikale og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser ved de to fremlagte alternativer?**

Vejdirektoratet henholder sig til, at *Aftalen om Infrastrukturplan 2035 er udtryk for, at der fortsat er politisk flertal i Folketinget for denne beslutning: "at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km. lang udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives"*.

Sådan må Vejdirektoratet som et loyalt embedsværk formulere sig. Hvis Vejdirektoratet bliver stillet opgaven at gennemføre en trafikal beregning af ALH's alternative udbygningsforslag, så er det en overkommelig opgave. Det vil dog ikke udgøre et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for en eventuel genvurdering af valget mellem en østlig og vestlig udbygning. Se yderligere under spm. 2.

**6. Er ministeren enig i, at Vejdirektoratets beregning af trafikken over Limfjorden med en Egholmforbindelse i forbindelse med VVM21 viser, at der i 2030 (muligt åbnings år for en 3. Limfjordsforbindelse) i Limfjordstunnellen fortsat vil være en belastningsgrad på ca. 0,95 i myldretiderne morgen og eftermiddag, og at belastningsgraden vil vokse kritisk frem mod år 2040?**

Vejdirektoratet vil ikke anfægte, at der med etableringen af en motorvej over øen Egholm i 2030 fortsat vil være en trafikal situation ved Limfjordstunnellen, som giver anledning til trængsel, kødannelse og uheld/hændelser. Vejdirektoratet finder dog også, at Egholmmotorvejen vil medføre en betydelig aflastning af E45 i forhold til intet at gøre (basisvejnet).

Det er fuldstændig rigtigt. Gør man intet for at udbygge kapaciteten på tværs af Limfjorden, vil ikke blot E45, men hele Aalborg kommunes vejnet blive dramatisk udfordret. Det er faktisk den situation, man vil komme i over de næste 10 år, hvis man ikke går i gang med 1. etape løsninger med henblik på at øge kapaciteten på de kritiske steder på E45.

Trafikanternes primære ønske er en udbygning af kapaciteten over Limfjorden, der hvor efterspørgslen er. Trafikanterne kan så vælge det, de helst vil. Langt de fleste vil helst vælge E45.

**7. Er ministeren enig i, at der skal tilvejebringes et kapacitetsoverskud ved Limfjordstunnellen uden trængsel eller hastighedsreduktioner? Og har ministeren en plan for en sådan tilvejebringelse?**

Vejdirektoratet tager ikke stilling til kvaliteten i trafikafviklingen på E45 med en Egholmforbindelse. Hensigten med spørgsmålet er netop, at ministeren/Vejdirektoratet forholder sig til det essentielle spørgsmål: Skal etablering af en 3. Limfjordsforbindelse sikre, at der ikke opstår trængsel ved Limfjordstunnellen indenfor overskuelig fremtid, og at der opnås en reservekapacitet, således at der sikres god fremkommelighed for trafikken på E45 fremadrettet.

Vejdirektoratet har erkendt, at der allerede ved 75.000 HDT opstår trængsel og kødannelse ved Limfjordstunnellen. Ifølge VVM 2021 vil der med en Egholmforbindelse i 2030 være en trafik i Limfjordstunnellen på 74.800. Trafikken vil omkring år 2040 nå op på ca. 85.000 HDT. Det er den trafikale situation, der findes i dag med kødannelse i op til 2 timers varighed og forsinkelse på op til 35 minutter (se spm. 1). Det er ministeren sikkert enig i, ikke er acceptabelt.

Jeg bliver derfor nødt til at gentage spørgsmålet: *Har ministeren en plan for at tilvejebringe et kapacitetsoverskud ved Limfjordstunnellen?*

Det er korrekt, at E45 på strækningen mod syd efter Øster Uttrup Vej i 2030 henhold til trafikberegningen ved VVM 2021 "kun" belastes med op til 50.000 HDT efter etablering af en Egholmforbindelse. Det udløser ikke et behov for udbygning inden for overskuelig fremtid dvs. frem mod år 2040, men det centrale er situationen omkring selve Limfjordstunnellen (Kridtsvinget), hvor de omfattende trængselssituationer finder sted – også med en Egholmforbindelse. Det forholder Vejdirektoratet sig ikke til.

Vejdirektoratet har gentagne gange udtalt, at nordjyske trafikanter bare kan møde tidligere eller senere på arbejde. Så vil problemerne ved Limfjordstunnellen blive mindre. *Er det den kvalitet i trafikafviklingen på E45 med en Egholmforbindelse, ministeren/Vejdirektoratet vil byde nordjyderne?*

Vejdirektoratet vurderer afslutningsvis på spørgsmålet, at den komplicerede og omkostningstunge udbygning af Limfjordstunnelen ikke anses for aktuell i overskuelig fremtid ud fra et trafikfagligt perspektiv. Beslutninger om en eventuel udbygning vil være op til politiske prioriteringer efter den nuværende infrastrukturplan.

I Nordjylland florerer netop denne problemstilling, at strategien er først at anlægge en forbindelse over øen Egholm, og så, da problemerne ved Limfjordstunnellen fortsat er uløste, da igangsætte en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør. Så får man to moderne forbindelser.

For 20 år siden fremsatte jeg følgende påstand:

- Enten udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør eller
- Man bygger en motorvej over Egholm og udbygger E45 med et ekstra tunnelrør.

Den første løsning vil koste måske 5 mia. kr. Den anden 12 mia. kr.

Spørgsmål til ministeren: *Er ministeren enig i, at dette er en ansvarlig langsigtet vision?*

## **8. Er ministeren indstillet på at gennemføre en simuleringsberegning af trafiksituationen ved Limfjorden i tilfælde af trængsel, uheld og hændelser ved Limfjordstunnellen?**

Det er korrekt, at anlæg af en motorvej over øen Egholm *forbedrer trafikafviklingen* i Limfjordstunnellen i forhold til Basisalternativet – altså i forhold til intet at gøre. Det er indlysende. Det er betydeligt mere tvivlsomt, at det med en Egholmforbindelse *kombineret med trafikledelse vil være muligt at begrænse kødannelsen på E45, samt trafikalt kaos på vejnettet i Aalborg-området* i et sådant omfang, at erhvervsliv og pendlere oplever en markant forbedring i fremkommeligheden.

Vejdirektoratet har tidligere anført, at for at dokumentere løsningen af trafikalt kaos i Aalborg området må der tilvejebringes en simuleringsberegning. I denne omgang forholder Vejdirektoratet sig ikke til spørgsmålet. Det er dog klart, at det vil være en ret omfattende opgave at belyse forholdene i forbindelse med hændelser og trafikuheld ved Limfjordstunnellen.

Min påstand i den sammenhæng er, at kødannelser ved hændelser ved Limfjordstunnellen ikke kan nedbringes væsentlig ved "skiltning" og "meddelelser i radioen". Hvis ministeren - som jeg - ønsker klarhed om dette spørgsmål, er der kun at bede Vejdirektoratet om at gennemføre de relevante simuleringer.

**9. Er ministeren enig i, at når man udbygger den trafikale kapacitet over Limfjorden til en pris af mange milliarder, så er det med henblik på at fjerne trængsel og kødannelse og reducere antal trafikuheld på E45 til fordel for erhvervsliv, pendlere og udviklingen i Nordjylland?**

Oprindeligt var det hensigten med en 3. Limfjordsforbindelse at aflaste det centrale Aalborg/Limfjordsbroen. Den primære løsning dengang var en motorvej i Lindholmlinjen, som krydsede Limfjorden vest for Aalborg over til Lindholm på Nørresundbysiden.

Denne linjeføring lå relativt tæt på byen og gav derfor en væsentlig aflastning af det centrale byområde. Lindholmlinjen blev imidlertid opgivet, idet den "belastede" det udbyggede rekreative område omkring Væddeløbsbanen, Friluftsbadet osv. I stedet blev den vestlige linjeføring flyttet ud til øen Egholm med det resultat, at aflastningen af midtbyen blev minimal.

Hvad er hensigten så nu?

I Infrastrukturplan 2035 er en 3. Limfjordsforbindelse ikke en del af gruppen "Veje der afhjælper trængsel". Denne gruppe indeholder projekter, hvor parterne med aftalen ønsker at styrke vejinfrastrukturen med bedre sammenhængende vejforbindelser i hele Danmark. Samtidig skal trængslen afhjælpes de steder, hvor bilister holder i kø, og der skal sættes ind i tide i forhold til den forventede fremtidige trængselsudvikling,

Hvis ikke det er hensigten at afhjælpe trængslen ved Limfjordstunnellen, hvad er hensigten så? Det er jo netop den problemstilling, nordjyderne oplever hver dag.

I stedet har man placeret en 3. Limfjordsforbindelse under gruppen "Regionale udviklingsprojekter". I denne gruppe er parterne enige om at styrke erhverv og nye boligområder gennem nye investeringer i centrale regionale udviklingsprojekter, hvor de statslige investeringer skal bidrage til den lokale udvikling og trafikudviklingen i hele regionen.

Hvad er det for erhvervs- og boligområder, man vil styrke med en motorvej over Egholm? Det er næsten latterligt og uden kendskab til virkeligheden, når Aalborg udbygges i nord og øst, medens motorvejen over Egholm placeres i vest, hvor der absolut ikke er planer om ny byudvikling.

Desto mere man sætter sig ind i problemstillingen omkring en 3. Limfjordsforbindelse desto mere forstår man, hvor vanskeligt det er for Vejdirektoratet seriøst at argumentere for en motorvej over Egholm og anbefale, at man ikke undersøger det indlysende alternativ: En udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør.

En østlig forbindelse styrker netop erhvervs- og boligudbygning i Aalborg området og har ikke de massive negative konsekvenser for natur og miljø, som en motorvej over øen Egholm har.

Måske kan Transportministeren bidrage med en forklaring.

Med venlig hilsen,

Anker Lohmann-Hansen, Civilingeniør, Lektor emer. I Trafik- og Byplanlægning ved AAU.

Vedhæftet: "Til Transportminister Thomas Danielsen, replik" og "Vi kan ikke vente længere"!