

3. Limfjordsforbindelse.

Hvad gik galt i beslutningsprocessen?

Konflikten om 3. Limfjordsforbindelse handler ikke om, hvorvidt der skal etableres en ny Limfjordsforbindelse eller ej. Det er der generel enighed om.

Den handler heller ikke så meget om mangel på en borgerinddragende idfase. De fleste har siden år 2000 accepteret, at valget står mellem to muligheder:

- vest om Aalborg
- øst om i form af en udvidelse af E45 inkl. ekstra rør ved Limfjordstunnelen.

Konflikten har snarere drejet sig om **valget mellem disse to muligheder**. Og den har nærmest udviklet sig til en over 20 år lang skyttegravskrig.

Tendensen har været, at stadig flere i lokalområdet **støtter den østlige løsning**. Denne havde **dobbelt så mange tilhængere** som vest-løsningen i en [opinionsundersøgelse fra 2023](#). I 2024 viste en undersøgelse (Nordjyske 15/5) et yderligere fald på 12 % i opbakningen til den vestlige linjeføring via Egholm på blot et år.

Problemet er, at **politikerne på Christiansborg**, godt hjulpet af søvnige lokalpolitikere, **har besluttet det modsatte af, hvad befolkningen ønsker** (og været upåvirket af nye fakta), og at beslutningen i høj grad er endt som den er som følge af politisk manipulation.

Mange af os, som har fulgt processen, er altså ikke alene blevet provokeret af, at man har valgt den forkerte linjeføring i forhold til f.eks. Aalborgs enestående bynære, rekreative områder mod vest, trafikstøj, biodiversitet, CO2, drikkevand, asbestforurening, anlægsomkostninger/forrentning.

Vi er - måske i endnu højere grad - provokeret af, at **det danske demokrati ikke fungerer, når folk med magt vil have noget igennem**, og at den vestlige linjeførings tilhængere har været i stand til at sejre ved brug af alverdens ufine tricks.

Vores kamp mod motorvejen er i høj grad en kamp for at **beskyttelse af det danske demokrati**. Derfor er den så vigtig, og derfor er vi ikke nået til et slutpunkt med vedtagelsen af anlægsloven.

På de kommende sider har jeg lavet en historisk gennemgang af processen. Jeg har desuden skrevet bogen "[Dansk demokrati på vej i sæk – historien om den 3. Limfjordsforbindelse](#)".

Anders Wested, Trafikalt Folkeparti, Aalborg
anderswested@live.dk

Tlf. 20485903

Hermed en liste over de mange ufine tricks undervejs:

Hæderlig og demokratisk proces Læs først denne spalte lodret og sæt hak, hvis du er enig. Læs derefter igen inkl. højre spalte	3. Limfjord proces
2006	
Hvis der er udsigt til uenighed omkring et offentligt projekt, bør begge parter være repræsenteret i følgegrupper til udformning af undersøgelser f.eks. VVM.	<p>Allerede i 2006 var debatten glødende omkring 3. Limfjordsforbindelse. Foreningen Egholms Venner indsamlede 5600 underskrifter imod linjeføringen via Egholm (på håndskrevne lister).</p> <p>Der skulle laves en ny VVM-undersøgelse denne gang af Vejdirektoratet sammen med en kommunal følgegruppe. Den kommunale følgegruppe blev vist udpeget af Aalborgs rådmænd for Teknik og Miljø, Mariann Nørgaard (V). Hun havde i byrådet erklæret, at hun ville "kæmpe med næb og klør" for Egholmforbindelsen. Flere af de folk, hun valgte i følgegruppen, er kendt for at være tilhængere af Egholmforbindelsen, ingen for at være tilhænger af en øst-løsning. Mens arbejdet foregik, var der ingen kommunikation med lokale tilhængere af øst-løsningen.</p> <p>Aalborg har magistratsstyre, og oftest sker der det, at rådmænd for Teknik og miljø går til partiet Venstre, mens rådmænd for Social og Sundhed indtages af Socialdemokraterne. Dette kan forklare, hvis den kommunale følgegruppe ikke havde en sammensætning, der afspejlede befolkningens sammensætning.</p>
2011	
Vejdirektoratet skal lave neutralt materiale.	I VVM-undersøgelsen fra 2011, hvor arbejdsgruppen havde været involveret, blev det østlige alternativ behandlet rigtig dårligt. Prisen var steget til det tredobbelte siden en tilsvarende VVM-

	<p>undersøgelse fra 2006.</p> <p>Det østlige alternativ havde nu hele 12 motorvejsspor (6 nye) under Fjorden ved Limfjordstunnelen! Dette kan sammenlignes med Storebæltsbroen, der jo kun har 4 spor. For at muliggøre projektet skulle et stort industriområde eksproprieres til brug for udfletninger.</p> <p>Med så høj pris endte forrentningen for øst-løsningen selvfølgelig med at blive meget dårlig.</p> <p>Den stærkt overdimensionerede østlige model har Vejdirektoratet senere brugt som udgangspunkt for beregning af prisen på de langt mindre omfattende øst-løsninger, som derved også er blevet meget dyre.</p>
Offentlige høringer bør ikke placeres midt i sommerferier eller juleferier (1)	Den offentlige høring om VVM i 2011 blev placeret midt i sommerferien med offentligt møde 18. august.
En offentlige høring skal kunne påvirke de projekter, der er til høring	Vejdirektoratet tilbageviste næsten al kritik på trods af Danmarksrekord i høringssvar (1511 stk.)
Inden kommune og region indstiller endeligt til staten, hvordan de ønsker et infrastrukturprojekt udformet, skal høringsprocessen være slut og resultatet foreligge .	<p>Kommune og region var i 2011 inviteret til at deltage i høringen om VVM for 3. Limfjordsforbindelse i samme ombæring som borgerne og andre organisationer. Det var ikke tanken, at deres høringssvar skulle betragtes som en endelig stillingtagen til anlægget.</p> <p>Men sådan blev det. De to ting blev koblet sammen. Kommunen og regionens anbefaling af linjeføring var <i>altså ikke</i> fremkommet på en måde, hvor borgernes høringssvar blev gennemlæst og taget i betragtning. Man manglede også Vejdirektoratets opsummering og vurdering af disse høringssvar.</p> <p>Det var derfor ret ligegyldigt, hvad borgerne sagde i høringen. Det nåede jo ikke frem til de lokalpolitikere inden toget var kørt. Og lokalpolitikernes holdning blev senere afgørende for statens holdning.</p>

	<p>Regionen besluttede at anbefale Egholmforbindelsen 3 dage før den offentlige høring var afsluttet, kommunen 12 dage efter, men stadig inden, at Vejdirektoratet havde summeret op.</p> <p>Hvis kommune og region havde afholdt <i>et senere møde</i> med det formål at indstille til staten, hvad de mente om linjeføringen på basis af en AFSLUTTET høringsproces – hvor den store folkelige modstand var åbenlys - kunne sagen let have fået det modsatte udfald.</p> <p>Kun én stemme adskilte nemlig reelt øst og vest på byrådsmødet, der afklarede Aalborg kommunes holdning til sagen.</p> <p>Vi var en del, der gav udtryk for, at by- og regionsråd burde mødes igen og træffe endelig beslutning efter at høringssvarene og Vejdirektoratets indstilling forelå. Dette blev afvist.</p>
<p>Politisk strategi bør ikke forstyrre afsøgningen af de bedste løsninger for tekniske anlæg</p>	<p>Det kan ikke udelukkes, at nogen i Aalborg Byråd, som foretrak en østlig løsning, valgte at stemme for Egholmforbindelsen, fordi et flertal i Regionen 15 dage forinden havde peget på denne og man frygtede, at nordjysk uenighed omkring linjeføringen ville medføre, at staten ikke ville bevillige en ny Limfjordsforbindelse overhovedet.</p> <p>Denne ”politiske strategi” forstyrrede processen med at vælge den bedste linjeføring på basis af, om den teknisk/økonomisk set var det bedste og som var bedst i pagt med lokalbefolkningens ønsker, naturhensyn osv.</p> <p>Hvad ville der være sket, hvis rækkefølgen mellem de to møder var omvendt? Blev de med vilje placeret i med regionen først? Ville dominobrikkerne været faldet omvendt?</p>

<p>2014</p>	
<p>Rapporter fra Vejdirektoratet, der skal opdatere tidligere rapporter, skal præsentere opdaterede nøgletal i den nye rapportens konklusion.</p>	<p>Rapporten "Konsolidering af trafikberegningerne for 3. Limfjordsforbindelse" fra 2014 benyttede den nye trafikmodel, LTM, til at forudsæ trafikken. Det viste sig, at den positive effekt af anlægget var mindre end ved undersøgelsen i 2011, men en ny beregning af forrentningen mente man ikke kunne laves.</p> <p>Kan det skyldes, at denne var faldet drastisk, så dette tilbageslag skulle skjules?</p> <p>Det er senere kommet frem, at forrentningen af vest-løsningen var faldet til fra 7,8 % til 4,2 %. Det kunne altså godt regnes ud.</p> <p>Hvad så med det østlige alternativ? Det blev heller ikke beregnet, blot vurderede den person, der skrev rapportens konklusion, at samfundsværdien her ville være endnu dårligere. Altså en <i>ren vurdering</i>. Også dette er meget kritisabelt.</p>
<p>Rapporter fra Vejdirektoratet bør afsluttes med en fyldestgørende konklusion omkring projekternes mest centrale punkter, især hvis der er kritiske forskelle fra tidligere</p>	<p>Konsolideringsrapporten fra 2014 får ikke med i konklusionen, at Limfjordstunnelen kun ville blive aflastet med 17 %, hvilket var en sensation, da det jo nærmest gjorde projektet udueligt i forhold til hovedformålet: at aflaste Limfjordstunnelen.</p>
<p>Folketinget bør være det centrale sted, hvor samfundets vigtige beslutninger skal træffes. Her kan befolkningen følge med i debatter, hvor sagerne vendes og man arbejder sig frem mod den klogeste konklusion. Dette står i modsætning til, når sager afgøres på forhånd via indgåelse af forlig.</p>	<p>Et politisk forlig (læs: en selvbestalt gruppe transportordførere) besluttede i 2014 hvordan linjeføringen skulle være. Det var et lukket møde på Christiansborg, afholdt efter, at selve folketinget var taget på ferie.</p> <p>Mødet handlede egentlig om udmøntning af overskydende midler fra anlæg af en jernbane. Fastsættelsen af linjeføringen blev formentlig "solgt" på en slags marked, hvor de nordjyske politikere fik linjeføringen på plads mod at infrastrukturprojekter andre steder i</p>

	<p>landet fik ekstra penge (f.eks. fik Ribe en omfartsvej).</p> <p>Politiske forlig flytter debat og beslutninger fra folketingsalen til lukkede forsamlinger hvor særinteresser er vigtigere end grundige overvejelser over, hvad der tjener helheden bedst.</p>
<p>Beslutninger om væsentlige emner, så som linjeføringen af en 3. Limfjordsforbindelse, bør ikke ske på basis af forældede tal.</p>	<p>I perioden omkring forliget benyttede man stadig det argument, at en vestlig linjeføring ville have en forrentning på 7,8 % selv om man formentlig allerede havde fundet ud af – men ikke offentliggjort – at den kun var 4,2 %. De 4,2 % fremgik af en rapport fra tænketanken Kraka.</p>
<p>Materiale betalt af det offentlige, skal være neutralt og alsidigt.</p>	<p>Region Nordjylland har i mange år finansieret komiteen ”3. Limfjordsforbindelse.nu” der på deres hjemmeside agiterer kraftigt for den vestlige linjeføring og tilmeld påstår, at folketinget allerede har truffet beslutning om denne. De har for skattepenge haft konsulenter (bl.a. Svend Tøfting) til at finde de bedst mulige argumenter frem for den vestlige løsning.</p>
2018	
<p>Politikere og erhvervslivet skal ikke indgå i særlige alliancer, som trumfer befolkningen</p>	<p>I 2018 blev den såkaldt Aalborgalliance dannet. Den sammenbandede kommunen og erhvervsvirksomheder, og - foruden at give særlige fordele for de tilmeldte virksomheder i jobcentret - fremstod udadtil som en interesseinstitution for en vestlig Limfjordsforbindelse.</p>
<p>En kommune skal ikke bruge sine ansatte til at ringe og hyre medlemsvirksomheder til en politisk organisation</p>	<p>En ansat i Aalborg kommune har løbende ringet rundt til byens virksomheder og opfordret dem til at komme med i Aalborg Alliancen, hvilket en del kan tænkes at have sagt ja til alene for at stå sig godt med kommunen.</p>
<p>Kommunale penge skal ikke bruges til at fremme den ene part i politiske interesser i sager, der er genstand for stor lokal debat</p>	<p>Aalborgalliancen har doneret 600 mio. kr. til staten som gave ved anlæg af en vestlig Limfjordsforbindelse. Pengene hentes reelt i kommunekassen men sendes vist af sted med Aalborg Alliancen som afsender.</p>

<p>Staten skal investere, hvor det gavner bedst, uafhængigt af lokale tilskud. Statens skal ikke kunne købes til at anlægge veje bestemte steder.</p>	<p>Det har formentlig været bestemmende for anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse, at Aalborg Kommune donerer 600 mio. kr. til projektet. Hvis det bliver almindeligt, at enkelte kommuner donerer penge til staten for at få fremmet lokale veje, ender det med, at staten ikke investerer i infrastruktur ud fra, hvor det gavner bedst.</p>
<p>Et byråd bør ikke kunne binde budgettet til bestemte udgifter i kommende valgperioder.</p>	<p>Aalborg kommune har lovet staten at man i 10 år frem vil overføre 60 mio. kr. hvert år som bidrag fra "Aalborg Alliancen" - dog betalt af kommunen - til staten for motorvejsprojektet vest om byen. Et projekt, som et stort antal borgere er imod.</p>
<p>2019</p>	
<p>Folketinget skal have et alsidigt beslutningsgrundlag, når store infrastrukturanlæg skal behandles og besluttet, f.eks. når en kontroversiel linjeføring for et anlæg til 9 mia. skal fastlægges.</p>	<p>Transportministeren udgav i 2019 et kommissorium for Vejdirektoratets arbejde med 3. limfjordsforbindelse, der alene skulle beskæftige sig med den vestlige linjeføring og opdatere VVM for denne.</p> <p>Dette på trods af, at der jo ikke havde været folketingsdebat og ikke forelå en folketingsbeslutning om linjeføringen. Og dette på trods af, at der er tale om et meget dyrt projekt, og at der er meget stor uenighed blandt de lokale omkring, hvor vejen skal gå.</p> <p>Det politiske forlig fra 2014 er blevet brugt som begrundelse for denne ensidige undersøgelse. Men det var ikke er en formel beslutning, der blev truffet i 2014.</p> <p>Kommissoriet kritiseres kraftigt af mange, det er et af de vigtigste problemer ved denne sag.</p>
<p>Rimelige alternativer for vejanlæg skal undersøges, især når vejen kan komme i konflikt med væsentlige naturinteresser.</p>	<p>Vejloven kræver faktisk, at der skal undersøges rimelige alternativer. Dette klarer man så i dette tilfælde ved at forskyde vejen nogle få meter nogle steder og kalde dette alternativer. Man har ikke lavet en grundig undersøgelse af et østligt alternativ siden 2011.</p>

	<p>I de sidste mange år har der ligget et forslag til linjeføring fra den lokale civilingeniør Anker Lohmann-Hansen (med kun et enkelt ekstra rør, reversibelt rør i midten og en meget mere slank udfletning syd for Fjorden). Dette forslag støttes af Borgerbevægelsen og Foreningen Egholms Venner, men selv om Vejdirektoratet gerne ville, har de ikke måttet arbejde med det, f.eks. lave et skitseprojekt og en grundig beregning af anlægspris. Det skyldes kommissoriet fra 2019, se oven for. Det er således forhindret rent politisk.</p>
2021	
(Offentlige høringer bør ikke placeres midt i sommerferier eller juleferier (2))	<p>I 2021 blev der holdt en offentlig høring, der undtagelsesvis ikke lå i en sommer- eller juleferie, så lige her er ikke noget at kritisere! Fra 25/2-30/4 var der høring om opdateringen af VVM for 3. limfjordsforbindelse (men kun via Egholm).</p>
Offentlige høringer skal kunne påvirke de projekter, der er til høring.	<p>Hidtil rekord for antal høringssvar var 1511 ved VVM 2011 for 3. Limfjordsforbindelse. Dette tydede på meget stor utilfredshed. Her i 2021 slås denne rekord næsten fem gange med 7800 (!!) høringssvar, fordelt på 3400 afsendere.</p> <p>Ved stikprøver kan man konstatere, at ca. 95 % påviser problemer med en motorvej via Egholm og anbefaler, at projektet droppes helt. Samt klages over, at den østlige model ikke indgår i undersøgelsen.</p> <p>Men Vejdirektoratet er nærmest upåvirket og fastholder projektet (bortset fra, at der anbefales at kommunen bruger 44 mio. på en ny støjskærm et sted). Kun et enkelt høringssvar fra Miljøministeriet tages (senere) til følge således, at noget skal laves om.</p> <p>I indstillingen udgivet 10/12 2021 skriver Vejdirektoratet dog om de mange høringssvar for øst-løsningen:</p>

	<p>”Generelt er der utilfredshed med fraværet af alternativer til Egholmlinjen. Hertil må det blot konstateres, at en nærmere vurdering af alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for opdatering af VVM’en for Egholmlinjen” (se 2019 ovenfor).</p> <p>Hermed fraskriver Vejdirektoratet sig ansvaret for et valg af en linjeføring i konflikt med et flertal af borgeres ønsker (se opinionsundersøgelser her: www.3-limfjordsfjordsforbindelse.dk/opinion)</p>
<p>Vejdirektoratet skal afholde offentlige møder om projekterne, når der foreligger en ny VVM-rapport</p>	<p>Man valgte ikke at holde offentligt møde i forbindelse med høringen i 2021 på grund af Corona. Vi fik i stedet et online-møde, som havde store tekniske problemer. Det var utilfredsstillende for mange, der havde foretrukket en udsættelse på et par måneder og et reelt møde.</p>
<p>Spørgsmål fremsat ved høringen skal besvares fagligt forsvarligt.</p>	<p>Det påpeges i mange af de nævnte høringssvar, at Limfjordstunnelen ikke vil aflastes tilstrækkeligt med en Egholmmotorvej (kun 24 %), hvilket Vejdirektoratet på mystisk vis vender til at være en direkte fordel for Egholmlinjen, da det jo vil skabe større trafik på denne vej, som derfor vil få større forrentning (se svaret til den online-mødet).</p> <p>Hertil må man jo bemærke, at det ikke kan være nogen god løsning at sende trafik, som foretrækker at køre via Limfjordstunnelen på omvej via Egholm. For mange vil det være en omvej på op til 20 km (fra E45 nord til Aalborg Universitet eller Regionssygehuset). Det har vel samme negative effekt som at holde i kø.</p>
<p>Vejdirektoratets prognoser for trafikken skal være troværdige.</p>	<p>Hovedkritikken af den vestlige løsning er, at den ikke aflaster Limfjordstunnelen tilstrækkeligt. En østlig model med udvidelse af E45 og Limfjordstunnelen vil kunne aflaste bedre.</p> <p>Af høringsnotatet for VVM 2021 kan man udlede, at Vejdirektoratets ikke regner</p>

	<p>med, at dette bliver et problem, fordi trafikken i Limfjordstunnelen kun vil stige 0,5 % pr. år. fra 2030-2040!</p> <p>Det er meget lavt sat og ikke troværdigt. Den gennemsnitlige årlige trafikstigning på motorvejsnettet har været 4,1 % fra 2010-18. Trafikken i Limfjordstunnelen steg fra 2009-2019 med 2,4 % pr. år.</p>
<p>Hvis en vigtig kommunal beslutning skal tages tæt på det tidspunkt, hvor en kommunalbestyrelse skifter efter et valg, er det mest demokratiske at lade det være det nye byråd, som træffer beslutningen.</p>	<p>Transportminister Benny Engelbrecht havde i 2021 meget travlt med at få høringsprocedurerne afsluttet, inden det nye byråd kom til, formentlig på grund af frygt for, at der ville komme flertal imod motorvejen vest om, som han for enhver pris ville realisere.</p> <p>Men det tog lang tid for Vejdirektoratet at blive færdig med gennemgangen af de 7800 høringsvar. Man var først klar 10. december 2021, 21 dage før kommunalbestyrelsen skiftede. Det var således meget vigtigt at få presset byrådets behandling igennem inden det nye byråd kom til. Allerede 13. december skulle Aalborg kommune komme med sin indstilling.</p> <p>Både Aalborg Byråd og Region Nordjylland blev presset til en meget hurtig stillingtagen til projektet. Da Regionsrådet skulle behandle sagen en uges tid senere, stod følgende i dagsordenen: "Grundet den meget korte frist har høringsvaret ikke været behandlet i Udvalg for Regional Udvikling".</p>
<p>Landspolitikerne bør ikke tage stilling til linjeføringen før -høringsfasen er slut, -de enkelte høringsvar er behandlet og besvaret og -Vejdirektoratet på den baggrund er kommet med en indstilling om, hvor vidt projektet kan anbefales.</p>	<p>En række politikere på Christiansborg havde allerede i juni 2021 truffet en aftale om ny Infrastrukturplan, hvori en Limfjordsforbindelse indgik - specificeret til at gå via Egholm.</p> <p>Altså inden den igangværende VVM-proces var afsluttet. Høringsvarene var ikke færdigbehandlet. Og Vejdirektoratet havde ikke draget deres konklusion omkring, hvad de vil anbefale. Kommune</p>

	<p>og region havde ikke udtalt sig (det skete først i december, se oven for). Og linjeføringen var ikke debatteret og efterfølgende besluttet af folketinget.</p>
<p>Landspolitikkerne bør forelægges retvisende materiale om de sager, der skal behandles. CO2-virkning af et infrastrukturanlæg skal også indeholde CO2-udslip i anlægsfasen.</p>	<p>Regeringens Infrastrukturplan blev lanceret som CO2 neutral - eller endda en smule positiv for CO2 af transportminister Benny Engelbrecht, hvilket var med til at sikre det politiske grundlag. Efterfølgende er det kommet frem at hele CO2-aftrykket fra anlægsfasen er glemt i beregningen (eller udeladt, se Ingeniøren 27/1-2022). Benny Engelbrecht gik vist af som minister på grund af dette.</p>
<p>Politikere bør spille med åbne kort og stå ved deres holdninger. En offentlig debat, hvor meninger brydes, er den bedste forudsætning for, at samfundet træffer de klogeste beslutninger.</p>	<p>Politikere fra by- og regionsråd, bl.a. fra Socialdemokratiet, som stemmer for Egholmforbindelsen, har været krøbet i flyverskjul i debatten. De er nærmest tavse i medierne om sagen bortset fra abstrakte erklæringer om, at vi sidder i kø hele tiden, at vi har ventet længe på en afgørelse og at en vestlig forbindelse sikrer udviklingen. Partidisciplin gør systemet meget ufleksibelt og gør den offentlige debat ligegyldig.</p>
<p>Ligesom tilfældet er i en privat virksomhed, skal man i det offentlige (kommune- og regionsråd) være klar til at ændre en beslutning, hvis vægtige argumenter taler for at gøre dette. Det kaldes rettidig omhu.</p>	<p>Der har absolut ingen vilje været til at revurdere projekt 3. Limfjordsforbindelse blandt de lokalpolitikere, der har flertal. Politikerne i by- og regionsråd har formentlig haft en frygt for, at det at være uenige kunne resultere i, at vi hverken fik en vestlig eller østlig Limfjordsforbindelse. I den situation er man parat til at acceptere et fejlvalg i forhold til, hvad der er det bedste for samfundet som helhed. Det er jo heller ikke politikernes egne penge, der er i klemme. Eller kommunens eller regionens.</p> <p>Om 10 år kan man så se resultatet, men her er de måske trådt ud af politik. Andre politikere må i gang med at søge staten om at få flere mia. til Nordjylland for at bygge en forbindelse på det sted, hvor det reelle behov er, altså den østlige model. Forskel i samlet pris er prisen på vest-forbindelsen: 9 mia.</p>

<p>Transportministeren bør møde sine kritikere samt tage ansvar for de beslutninger han tager.</p>	<p>Skiftende transportministre har undladt at annoncere deres besøg i Aalborg formentlig af frygt for demonstrationer. De har vidst, at det var et yderst kontroversielt emne. De henviser til (læner sig op ad), at kommune og region ønsker den vestlige linjeføring. Hvem har ansvaret for en evt. fejlagtig beslutning? Og hvis transportministrene var klar over at modstanden var så stor, var det så ikke en grund til at lave beslutningen om?</p>
<p>Transportministeren bør tage sundhedsrisici ved projekter alvorligt og vise respekt i situationer, hvor de lokale føler sig utrygge for sundhedsskadelige påvirkninger.</p>	<p>Den tidligere transportminister Benny Engelbrecht gjorde 19/11-21 grin med en kritiker ved en forespørgsel i folketinget og sagde, at man hverken regnede med at finde asbest eller enhjørninger ved udgravning til Egholmtunnelen.</p> <p>Op mod vedtagelsen af anlægsloven i 2024 var der meget stor uenighed om risikoen ved at udgrave en tunnel til Egholm tæt på et stort, undersøisk depot med eternitplader med asbest. Man kunne have valgt at skifte til den østlige linjeføring, så befolkningen ikke skulle udsættes for utryghed om denne sag. Aalborg er en by, hvor mange hundrede gennem årene er døde for tidligt på grund af asbestose fra eternitproduktion. Men transportministeren var ikke utryg og afviste problemet.</p>
<p>Vejdirektoratets kortmaterialer om projektet skal være retvisende.</p>	<p>Der benyttes et standardkort i VVM 2021 og i udkastet til anlægslov i 2021 og 2024, hvor stort set alle virksomheder øst for E45 (Aalborgs største industriområde) er angivet, som om, at de var marker, og hvor Aalborg Containerhavn er skåret fra.</p> <p>Det giver et helt forvrænget indtryk af, hvor det trafikale behov er – mod øst eller mod vest. Også det kommende regionssygehus og sportscentret Gigantium, som ligger mod øst, er angivet som ubebyggede marker. Man fordrejer informationen til folketingsmedlemmerne om Aalborgområdets trafikale anatomi for at styrke valget af den vestlige linjeføring.</p>

<p>Ved behandlingen i folketinget skal der foregå en debat, der sigter mod at nå frem til den bedste løsning på basis af afholdte høringer og på basis af der bliver sagt. Befolkningen skal kunne følge processen via folketingets åbne møder.</p>	<p>I sagen om 3. Limfjordsforbindelse har adskillige partier besluttet sig på forhånd. Flere partier har direkte erklæret dette og dermed bundet sig selv op på en uhensigtsmæssig måde.</p> <p>Folketingets behandling - f.eks. argumentation fra talerstolen på basis af høringen 3/12 2021 til 2/1 2022 - var derfor en ren formalitet. Høringen kunne lige så godt springes over og Folketinget kunne lige så godt nedlægges, hvorefter medlemmerne bare kunne stemme via nettet uden debat.</p> <p>Valget af linjeføring, som i allerhøjeste grad har optaget nordjyderne i 30 år, og som har været genstand for en helt kolossal diskussion/kamp heroppe, blev således ikke behandlet /debatteret på anstændig vis i Tinget.</p> <p>Der kom lidt debat i 2024, men langt de fleste partier engagerede sig ikke, de fulgte bare autopiloten og stemte for Egholmlinjen.</p>
<p>Det lokale demokrati bør ikke kunne overrules af statslige beslutninger.</p>	<p>I anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse gøres det muligt for staten (i §5 og §6) at underkende lokale beslutninger med relation til projektet.</p> <p>Man ofrer demokratiske mekanismer af hensyn til projektets fremdrift. Resultatet kan meget vel blive, at samfundet disponerer forkert.</p>
<p>2023</p>	
<p>Høringer bør ikke placeres midt i sommerferier eller juleferier (3)</p>	<p>Der blev udformet en supplerende VVM (nu kaldet MKV), som blev sendt i høring fra 7/12-2023 til 11/1 2024 – igen hen over julen!</p> <p>Mange protesterede over den korte høringsfrist. Selv Aalborg kommune protesterede, fordi man ikke kun nå nå at sagen diskuteret i by- og landskabsudvalget.</p> <p>Protesten blev ikke taget til følge. Høringen stoppede kort efter nytår.</p>

	<p>Kommunen udformede et forhastet svar lavet i juleferien.</p> <p>Den supplerende høring blev holdt fordi processen i 2021 blev underkendt af Miljøstyrelsen. Nu var Thomas Danielsen (V) blevet Transportminister, og han virkede fokuseret på at få den vestlige linjeføring presset igennem folketinget hurtigt, hvilket jo ikke var lykkedes for hans forgænger.</p> <p>En mere demokratisk tilgang kunne være at få processen afsluttet med det mest fornuftige udkomme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - enten at der bygges en Limfjordsforbindelse vest om Aalborg - eller at der bygges en Limfjordsforbindelse øst om Aalborg - eller ingen af delene <p>afhængig af afvejning af fordele og ulemper ved de tre løsninger samt folkestemningen.</p> <p>Folkestemningen var i stigende grad for den østlige model, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/opinion . Nu var ministeren nok mere opsat på at følge sit partiprogram end på at imødekomme folkestemningen - eller at vælge den teknisk set bedste løsning.</p>
<p>Når borgere anmoder om aktindsigt, skal myndighederne fremskaffe denne hurtigst muligt og inden loven, sagen vedrører, er vedtaget.</p>	<p>Borgerbevægelsen mod Egholmmotorvejen indsendte anmodning om akterne vedrørende Vejdirektoratets samarbejde med ingeniørfirmaet Swecos den 9/10 2023. Akterne blev forsinket igen og igen og blev først udleveret i starten af juli 2024, altså <i>efter</i> at loven var vedtaget (14/5 2024).</p>
<p>Det er vigtigt, at kommuner har et overblik over, hvilke ekstra udgifter de skal betale i forbindelse med statslige infrastrukturprojekter. For store udgifter kunne resultere i, at kommunens holdning må revideres.</p>	<p>Det blev 13. november 2023 besluttet i Aalborg kommune, at By og Landudvalget hurtigst muligt skulle udarbejde et overblik over de forventede lokale følgeinvesteringer ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm. Der blev sat penge af til det. Men arbejdet var af mystiske årsager slet ikke kommet i gang den dag, staten vedtog motorvejen 14/5 2024.</p>

	Ingen vidste således, om projektet blev for dyrt for Aalborg kommune med ekstra omkostninger oven i de 10 gange 60 mio., kommunen allerede havde bundet sig til.
Hvis et offentligt projekt efter nye undersøgelser viser sig ikke længere kunne leve op til sit mål , bør dette debatteres i offentligheden og i folketinget så det kan revurderes.	I den såkaldte MKV rapport fra 2023 viste det sig jo rent faktisk, at Limfjordstunnelen ikke vil blive tilstrækkeligt aflastet til, at man ville undgå køer i myldretiden (80.800 biler på hverdagsdøgn). Dette blev ikke nævnt i pressen og fik ikke særlig opmærksomhed på Christiansborg.
Hvis et vejanlæg, som har som et delmål at aflaste trafikken på gader og veje i en by, ikke aflaster mærkbart, bør dette oplyses klart til offentligheden og folketinget, så projektet kan revurderes.	En vestlig Limfjordsforbindelse aflaster typisk trafikken på byens indre gader og veje 0-5 % , men Vejdirektoratet slører dette via et kort, hvor der benyttes mørkegrøn farve for aflastning over 3 % og signaturforklaring mangler. Havde man valgt 10 % eller mere rimeligt 20 %, ville man opdage, at der ikke vil ske nogen mærkbar aflastning, for var de fleste gader og veje grå i markeringen.
Et støjkort for et byområde skal tage hensyn til den fremherskende vindretning	Støjkortet for 3. Limfjordsforbindelse via Egholm ser ikke ud til at have medtaget vindretningen, da udbredelsen af støj på figurerne er lige store mod øst og vest.
Hvis man med en ny motorvej skaber ny støj i en by, skal man i informationsmaterialet vise støjpåvirkningen for hele byen inklusive den motorvej, der aflastes.	I VVM-materialet har man undladt at medtage et kort, der også viser den fortsatte støjvirkning fra den eksisterende motorvej. Kortet for støjen i hele byen mangler altså, hvilket kan skyldes at det ser skræmmende ud med en by omkranset af to korridorer med motorvejsstøj.
Hvis et vejanlæg samlet set øger støjniveauet i en by, skal dette påvirke beregningen af vejanlæggets forrentning negativt.	Det virker utroværdigt, at VVM angiver, at der kommer <i>mindre</i> støj i byområdet, hvis trafikken fordeles på to motorveje. Den eksisterende motorvej får en støjreduktion på 1-2 dB, den nye motorvej giver ny støj på 50-60 dB. Der sker så en aflastning på de mellemliggende gader og veje, men denne er meget lille. Det kan derfor ikke være rigtigt, at støjgenerne mindskes for byen som helhed, som det påstås i VVM. Tvært i mod.

	<p>I VVM indgår støjvirkningen med et plus på 305 mio. kr. i regnskabet for samfundsmæssig værdi. Fik dette beløb omvendt fortegn, ville hele økonomien vælte.</p>
<p>Vejdirektoratets vurdering af et vejanlægs kapacitet skal være troværdigt og skal ikke kunne sættes op og ned alt afhængig af, hvilken konklusion, man ønsker på en rapport.</p>	<p>2014: kapacitet 80.000 biler på hverdage</p> <p>De trafikprognoser, der blev lavet i 2014, var præget af den økonomiske krise, hvor der var mindre trafik. Alligevel fandt man ud af, at der i år 2020 ville være 80.000 biler i Limfjordstunnelen på hverdage, og at dette var kapacitetsgrænsen. Dette blev brugt som argument for, at projektet snarest muligt burde realiseres.</p> <p>2021: Stadig 80.000 biler på hverdage</p> <p>I 2021 så det ved simpel fremskrivning af trafikken ud til, at man - selv med en vestlig forbindelse - ville nå de 80.000 i Limfjordstunnelen i 2035. Aflastningen var altså ikke stor nok. Man ville ikke få fjernet køerne ved Limfjordstunnelen. Øst-tilhængerne så heri et godt argument for øst-løsningen, der kunne aflaste bedre.</p> <p>Vejdirektoratet præsenterede ved den anledning nogle særdeles lave prognoser for udviklingen af trafikken i Limfjordstunnelen. Den endte på 77.000 i år 2035. Man mente ikke, at man ville nå op på 80.000 i en overskuelig tid derefter.</p> <p>80.000 var altså stadig at betragte som kapaciteten.</p> <p>2023: langt over 80.000 biler på hverdage</p> <p>I 2023 kom så en ny prognose fra Vejdirektoratet, der viste at trafikken allerede i år 2035 nåede op på 80.800! Det måtte da opfattes som et problem.</p> <p>Herefter begyndte Vejdirektoratet i. f. m.</p>

	<p>et ministersvar (se www.3-limfjordsforbindelse.dk/88) at argumentere for, at kapaciteten meget vel kunne være højere end 80.000. Man lavede vist om på definitionen, så det ikke længere drejede sig om niveauet for begyndende kødannelse, men hvor meget der maksimalt kunne proppes igennem tunnelen i løbet af et døgn trods kødannelse og ufrivilligt forskudte køretidspunkter.</p> <p>Trafikprognoserne og kapacitetstallene synes altså tilpasset situationen. Det er som om, at Vejdirektoratet har opfattet det som en bunden opgave at fremvise tal, der argumenterer for en vestlig forbindelse, som skal bygges snarest muligt.</p>
2024	
Hvis et offentligt projekt stiger væsentligt i pris , bør denne prisstigning offentliggøres, og man bør herefter revurdere, om projektet stadig er pengene værd.	<p>I foråret 2024 - umiddelbart før anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse skulle op i folketinget - revurderede Vejdirektoratet anlægsprisen. Den steg med 1,1 mia. (14 %) i forhold til 2023. Dette blev ikke offentliggjort som nyhed på hverken Vejdirektoratets eller Transportministeriets side. Skulle problemet dysses ned?</p> <p>Alligevel lykkedes det avisen Nordjyske at opspore informationerne, som blev omtalt hen mod slutningen af en artikel den 21/3 2024. Avisen, som går ind for motorvejen, gav den dog ikke en separat overskrift.</p>
Et motorvejsprojekt til 9 mia. må have et klart formål , som det kan vejes op mod.	Formålet med at bygge denne motorvej fremgår hverken af anlægsloven eller bemærkningerne til lovforslaget, især er der ingen begrundelse for linjeføringen vest om. Se note 1
Hvis et offentligt projekt viser sig at tage væsentligt længere tid at anlægge , bør denne forsinkelse offentliggøres, og man bør herefter revurdere, om projektet stadig er hensigtsmæssigt.	Meget tæt på folketingsbehandlingen af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse via Egholm fandt Vejdirektoratet ud af (eller de røbede), at arbejdet med Egholmtunnelen først kunne iværksættes efter, at den såkaldte "erstatningsnatur" var etableret på Egholm, hvilket betød en forsinkelse på 1-1,5 år således, at

	<p>forbindelsen først kunne stå færdig i 2034. Dette blev ikke nævnt i nyhedsbreve eller pressemeddelelser fra Vejdirektoratet eller Transportministeriet.</p> <p>Det var avisen Nordjyske, der opsporede informationerne. Den blev omtalt hen mod slutningen af en artikel den 21/3 2024. Avisen fandt ikke anledning til en separat overskrift. Det var ellers en væsentlig nyhed.</p>
<p>Hvis et offentligt projekt på grund af fordyrelse og forsinkelse begynder at give underskud, skal dette meldes klart ud således, at offentligheden og folketinget kan revurdere det.</p>	<p>Der foreligger ikke offentlige dokumenter, pressemeddelelser eller nyhedsbreve omkring en lavere forrentning konstateret i foråret 2024 tæt på folketingsbeslutningen. Men dette forhold blev opdaget af dagbladet Ingeniøren dagen før folketingets 3. behandling, altså den 14/5-2024.</p> <p>Citat herfra: "Vejdirektoratet dumper ny Limfjordsforbindelse: Giver trecifret millionunderskud. Hidtil ukendte beregninger viser, at landets øverste vejmyndighed vurderer, at en motorvej vest om Aalborg til ni milliarder kroner vil være en underskudsforretning for samfundet."</p> <p>En nyhed på et så sent tidspunkt nåede ikke at rokke folketingspolitikere, der dagen efter vedtog projektet i 3. behandling. Hvorfor kom den nyhed ikke frem tidligere?</p>
<p>Hvis et offentligt projekt giver underskud, må dette ikke skjules bag ændret opgørelsesmetode.</p>	<p>Det var vigtigt for Transportministeren at have forligskredsens opbakning til fremsættelse af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse. Mange partier lænede sig her op ad den traditionelle opgørelsesmetode for samfundsøkonomisk resultat (der er kritiseret for ikke at medregne bl.a. tab af rekreative områder eller en bys attraktivitet).</p> <p>Men selv med den traditionelle opgørelsesmetode viste der sig – formentlig ved en ny beregning i februar</p>

2024 – et underskud på næsten 200 mio. kr. ud af en investering på 9 mia.

Nogen – måske transportministeren selv – besluttede derfor – eller rent tilfældigt - at ændre opgørelsesmetoden for projektets samfundsøkonomi på to dage i sidste øjeblik. Det lykkedes at gøre beregningen positiv igen ved at fjerne en post med den såkaldte "arbejdsudbudseffekt". Dette var muligt i henhold til et 7 måneder gammelt dekret fra Finansministeriet. Hermed blev underskuddet vendt til et overskud på over 700 mio. kr.

Der var ikke noget forkert i at ændre opgørelsesmetoden til noget, der er mere korrekt, når finansministeriet havde udgivet et dekret om dette. Fejlen var, at de øvrige deltagere i forligskredsen ikke blev gjort opmærksomme på den ændrede regnskabspraksis.

På den måde førte transportministeren de øvrige forligspartnere bag lyset, så de ikke opdagede prisstigninger på råvarer og hvad der ellers kunne have forårsaget underskuddet vurderet med den gamle beregningsform.

Var ændringen ikke foretaget, skulle transportministeren fremlægge et lovforslag, der gav samfundsøkonomisk underskud. Det ville ikke være let at argumentere for i folketingssalen. Det var åbenlyst i hans interesse at få ændret beregningsform for netop dette anlægsprojekt med blot to dages varsel.

Om sagen i Altinget 16/5: "Minister skiftede regnemetode og sikrede overskud på omstridt vejprojekt, to dage før Folketinget skulle godkende det".

Førte transportministeren de øvrige forligspartnere bag lyset med dette pludselige skift i beregningsform eller var

	det et rent tilfælde som blev orkestreret af hans forvaltning? De radikales transportordfører Stinus Lindgreen mente, at der var tale om, at ministeren forsøgte at "sminke et lig".
--	---

Note 1 (vejens formål): Hvis ikke man i tilstrækkelig grad får fjernet køerne ved Limfjordstunnelen via en Egholmforbindelse, må man spørge, hvad formålet SÅ er for dette projekt til 9 mia. kr. Det fremgår hverken af lovforslaget eller af de mange sider med bemærkninger hertil.

Transportministeren udtaler dog på ministeriets hjemmeside: - *Den ny forbindelse vil binde Nordjylland tættere sammen med resten af landet, sikre bedre muligheder for at krydse fjorden på trods af myldretid og mindske trængslen gennem Aalborg.*

Hvad angår *at binde Vendsyssel bedre sammen* opnås "kun" en genvej på 1 km. mod det vestlige Vendsyssel og 5 km. mod Jammerbugt kommune (hvor der "kun" bor 38.000).

Hvad angår *myldretid* er det netop trafikken mod de mange arbejdspladser i Aalborg C og Ø, der skaber problemerne, altså ville en øget kapacitet på E45 og ved Limfjordstunnelen gavne mere.

Kun 25 % er transittrafik på Limfjordsforbindelserne, altså trafik, som skal fra E45 syd til Vendsyssel. Men det virker som om, at man bygger motorvejssystemet med dem i baghovedet. Det er kun den ene halvdel af disse 25 %, der får oplagt fordel af den påtænkte motorvej, nemlig dem der skal mellem E45 syd og E39 nord. Man aflaster ganske vist samtidig Limfjordstunnelen, hvilket gavner anden trafik, men ikke tilstrækkeligt.

Hvad angår *trængslen* gennem Aalborg er virkningen også minimal, typisk 5 % mindre trafik.

Under folketingsdebatten efterlyste Torsten Geil (ALT) en udmelding fra motorvejens tilhængere om, hvorfor de absolut ville have den vest om. Det var svært at få afklaret.

Transportudvalgets formand Rasmus Prehn sagde, at det var den linjeføring, der kunne *fjerne mest trafik fra Limfjordsbroen* således at man kunne reservere et spor til busser. Men trafikken på Limfjordsbroen er bestemt af, hvad der kan komme igennem lysreguleringerne i enderne. Der vil næppe komme nogen mærkbar aflastning.

Det blev også nævnt, at en ekstra forbindelse skaber større forsyningsikkerhed. For fjerntrafikken fra E45 syd og E39 er det smart, at man kan vælge en anden motorvej, hvis den ene er blokeret. Men den store trafikmængde kommer fra byområdet, og erfaringen viser, at byen vil blive blokeret af biler, hvis en masse bilister (svarende til, hvad der kører på en motorvej) skal på tværs af byområdet mod en anden forbindelse. Bedre var det vel med et ekstra rør nær på det rør, der er blokeret.

Formålet med motorvejen er således uklart. Og de formål, der er blevet nævnt, opfyldes kun i mindre grad.

Det virker som om, at det er indiskutabelt at nye motorveje er et universelt gode. Det mener man så at kunne fastslå via beregningerne af samfundsmæssige forrentning. Men også her viste der sig jo at være problemer op mod vedtagelsen.

