

De 10 myter om Egholm-motorvejen og hvorfor de er falske

1. "Det haster med anlæg af en ny forbindelse"
2. "En Egholmforbindelse vil aflaste centrum"
3. "En Egholmforbindelse er bedst for udviklingen i Aalborg"
4. "En Egholmforbindelse er bedst for Nordjylland som helhed"
5. "Der er brug for en ringvej omkring Aalborg"
6. "Det er godt/retfærdigt at fordele støjen mellem øst og vest"
7. "Der er brug for en motorvej til lufthavnen"
8. "En Egholm-motorvej vil kunne aflaste E45 i tilfælde af uheld/hændelser/vejarbejde i Limfjordstunnelen"
9. "Egholm-motorvejen koster kun 0,8 mia mere end østløsningen"
10. "Naturen har mindre betydning"

1. "Det haster med anlæg af en ny forbindelse"

Nej, for hvis man ser efter, hvad der reelt står på side 65 i VVM sammenfatningen vedrørende situationen i 2020, er det, at "belastningen i spidstimen" om morgenen vil "overstige den beregningsmæssige kapacitet" med 18 % i det sydgående spor, hvorfor biltrafikken på dette tidspunkt vil være "præget af kødannelser og meget langsom afvikling." Altså problemer en time om morgenen, hvis alle vil møde samtidig, og folk ikke indretter sig anderledes med mødetider.

Samtidig står der på side 64, at året 2020 for denne situation er lidt usikker, og at det vil være mere korrekt at sige, at det sker mellem år 2018 og 2029. År 2018 er relateret til en stigning på 2,52 % i trafikken p.a. og år 2029 er relateret til 1,23 % stigning pr. år (se side 62). Hvis man regner med den hidtidige vækst 1995-2010, nemlig 1,73 % p.a., må man kunne konkludere, at det rigtige år er 2024.

Der er planer om en letbane til universitetet og en nærbane til lufthavnen og hurtigere tog til Århus. Betyder etableringen af disse 6 % mindre biltrafik (vurderet VVM side 51), udskydes behovet for en ny forbindelse over/under fjorden til år 2028. Er der noget, der haster, er det snarere at få staten til at hjælpe med at betale letbane, en udbygning af nærbanen og en opgradering af jernbanen fra Århus til højhastighedstog.

Hvordan kan det så være, at der allerede i dag er køer på Limfjordsbroen og i Skalborg?

- Køerne på Limfjordsbroen skyldes, at folk forsøger at skyde genvej her i stedet for at tage tunnelen. De er selvregulerende, for er der for meget kø, vil flere tage tunnelen, er der for lidt kø, vil der komme nye til, som ellers tog tunnelen.

- Køerne i Skalborg skyldes, at Aalborg kommune har udbygget City Syd uden at lave en tilkørsel til dette kæmpe butikscenter fra E45, hvorfra langt den største del af trafikken ankommer og også vil ankomme i fremtiden. Derfor får man den store trafik på Indkildevej og Hobrovej. Dette har ikke noget med manglende kapacitet på Limfjordsforbindelserne at gøre. Løsningen er en tilkørsel via Ny Dallvej.

2. "En Egholmforbindelse vil aflaste centrum"

Man skulle umiddelbart tro det, fordi der jo er en vis trafikmængde, der kommer fra Aabybro-området, som kører via centrum mod City Syd.

Men det passer bare ikke, for hvis man tager denne trafikmængde fra, vil der komme ny trafik til

f.eks. trafikken fra det vestlige Nørresundby til Vejgaard og Aalborg SØ, der i dag kører via tunnelen på grund af forventet kø på Limfjordsbroen. Der vil hurtigt blive fyldt op igen, hvis man fjerner en lille del af trafikken via en Egholmforbindelse. Erfaringerne viser også, at der har været 30.000 biler i døgnet næsten konstant siden 1980 (se VVM, figuren side 24). Med andre ord er det kapaciteten, der bestemmer, hvor mange biler, der kører igennem centrum, andre biler vil udfylde pladsen, hvis man fjerner noget trafik langt ude i vest eller i øst for den sags skyld. Se også trafikforsker Anker Lohmanns afsnit om dette, side 7-8 i www.docs.denbedstevej.dk/IndsigelseAnkerLohmann.pdf

En anden faktor er trafikspring. Gør man det mere attraktivt at køre i bil frem for bus/tog ved at anlægge nye veje, vil flere købe bil. Når folk har bil, begynder de også at bruge den, handle ind længere væk, søge job længere væk, få venner længere væk, tage bilen ind til Aalborg centrum i fritiden. 85 medarbejdere ved Aalborg Universitet herunder en del professorer mener, at trafikspringet ved en udvidelse af fjordkapaciteten vil være langt større end de 0,35 % der nævnes i VVM, de taler om 12-20 %, se www.DenBedsteVej.dk/forskere.

3. "En Egholmforbindelse er bedst for udviklingen i Aalborg"

Dette udsagn er baseret på Vejdirektoratets beregning bagest i VVM samt almindelig common-sense omkring at det er godt at bygge en vej, der forkorter nogle afstande.

Hvad angår det første, er der store regnefejl i beregningen. Man har glemt, at Aalborg kommune vil etablere en forbindelse fra E45 til City Syd, hvis østforbindelsen etableres, hvorved der spares tid i køer på Indkildevej og Hobrovej. Desuden vil bilerne fra nord og øst kunne komme hurtigere fra E45 til butikscentret, da man undgår omvejen syd om Dall Villaby, som er nødvendig hvis man vælger Egholm-linien. Tidsgevinster betyder rigtig meget i regnskabet (7,5 mia. forskel på øst og vest), så dette er vigtigt. Se vedhæftet fil.

Desuden er der regnefejl mht. anlægsprisen for øst (overdrevet) og vest (underdrevet), manglende medregning af kollektiv trafik hvilket ændrer transportbilledet, forkert beregning af CO2 (bl.a. glemt ekstra flytrafik ved motorvej til lufthavnen, undervurderer trafiksprings størrelse), forglemmelse af, at man alligevel ikke kan undlade at udbygge E45 og tunnelen i øst indenfor den periode, der beregnes, indflydelse på sygedage og sundhedstilstand, når områder, der benyttes til motion og rekreation forringes, negativ indflydelse på Aalborgs evne til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Medregnes det hele, er resultatet, at øst er langt det bedste valg. Sætter man også en pris på al den natur, der ødelægges, vil resultatet nærmest være katastrofalt for en vestløsning.

Hvad angår, at det er godt at bygge en vej, der **forkorter nogle afstande**, må det efterfølgende spørgsmål være, hvor vigtige steder, vejen forløber, og her har Aalborg valget mellem en vej, der forløber på tværs af byen ude i periferien på en mark i vest og en udbygning af en vej, der ligger lige på midteraksen i byen og danner forbindelse til alle de store vækstcentre. Vælger man det første, er det ikke sikkert der er råd til det sidste, og det sidste, altså øst, vil formentlig have behov for udbygning på et tidspunkt selv om man trækker lidt [korrigeret:: 24 %] trafik fra ved at udbygge i vest. Med en Egholm-motorvej etableret vil 76 % af trafikken fortsat bruge tunnelen og Limfjordsbroen (VVM side 66).

VVM rapporten forholder sig heller ikke til det faktum at mange, især arbejdsløse/unge/ældre ikke har bil, og at en prioritering af vejnettet frem for at den kollektive trafik vil medføre, at trafikgrundlaget for den kollektive trafik forringes, hvilket nedbringer disse gruppers mobilitet.

4. "En Egholmforbindelse er bedst for Nordjylland som helhed"

En Egholmforbindelse skaber kun genveje for (Vadum og) Jammerbugt kommune. Alle andre i Nordjylland kan lige så godt køre øst som vest om byen, blot man sørger for, at der altid er hul igennem her via et ekstra rør (og nogle ekstra spor og en nødvej via Kridtsvinget/Østre Alle/Sønderbro).

Den merpris, man skal betale for at flytte Aabybro 10 minutter tættere på Aalborg syd, så det ikke længere tager lige så lang tid at komme hertil, som det tager fra Brønderslev, er omkring 4 mia. kr, altså noget nær 2 års drift af Aalborg Universitet med 10-15.000 studerende plus en masse forskere. Pengene kunne bruges meget mere konstruktivt. Medregner man, at Aalborg bliver en mindre attraktiv by for arbejdskraft, når en masse natur ødelægges og der er motorveje overalt, når man ser på et kort over byen, er det altså ikke godt for regionen. Aalborg skulle jo gerne være en magnet.

Formindskelse af afstande medfører ofte, at den stærkeste vinder. Således har der været en affolkning af Frederikshavn og Hjørring og Hirtshals, som kunne lede tanken hen på at motorvejen har virket direkte negativt. I Jammerbugt Kommune er der kommet flere indbyggere de seneste år. Der er heller ikke opstået nye virksomheder af betydning langs Hirtshalsmotorvejen, for få minutter fra og til betyder ikke meget, når man skal "helt op til Nordjylland". Hvad angår handelsliv må man forvente, at mange i Jammerbugt kommune vil begynde at handle i City Syd, hvorfor butikkerne i turistbyerne vil dø ud - ikke godt for turismen! Netto kan der måske stadig være nogle fordele for Jammerbugt Kommune, men de skal ikke overdrives - og det er i øvrigt regionens mindst befolkede kommune.

5. "Der er brug for en ringvej omkring Aalborg"

Når man taler om en ringvej er det ofte en vej, der klarer trafikken mellem byens yderkvarterer, men en Egholm-motorvej vil komme til at ligge så langt ude, at den ingen væsentlig funktion får i den henseende. Dog vil E45 blive aflastet en smule. Der er primært tale om et projekt, der flytter trafik fra een motorvej til en anden, ikke et projekt, der gavner en by på samme måde som en ringvej normalt gør. Læg også mærke til, at Egholmløsningen ikke har nogen ordentlig indkørsel til centrum.

6. "Det er godt/retfærdigt at fordele støjen mellem øst og vest"

Hvis man fordeler en trafikmængde, der larmer med 40 dB, på to vejstrækninger, vil hver nye vejstrækning larme 37 dB. Det er nu engang sådan, at hvis man forøger den fysiske støj til det dobbelte, vil øret opfatte det som 3 dB, altså 3 gange så meget som den mindst hørbare forskel.

Illustrationen på side 77 i VVM er derfor *stærkt misvisende*. Man har fjernet illustrationen af støjvirkningen af en østlig motorvej, som om at den ikke længere fandtes, hvis man anlægger Egholm-linien. Den vil selvfølgelig stadig findes, og dens støjniveau vil være næsten som hvis ikke man lavede en Egholm-motorvej, idet man kun aflaster fra 65.000 til 45.800 biler (se side 66-68), hvorved man kun kan forvente ca. 1 dB mindre.

I en østløsning, hvor hele transit-trafikken samles i den aktuelle støjkorridor i øst, vil faktisk være bedre for øst rent støjmæssigt. Den påtænkte ombygning af motorvejen til 2*3 spor i syd og 2*4

spor i nord vil nemlig indebære, at der lægges støjdæmpende asfalt på hele vejen, hvilket har stor betydning (det er vist det, der netop er blevet lagt på Sønderbro, prøv at tage ned og lyt hvor meget det hjælper). Desuden vil man opsætte forbedrede støjværn, således at man netto får mindre støj på E45 på trods af, at den tager mere trafik, se kilde for dette VVM side 80.

Hvad angår VVMs konklusion om, at alle tre modeller medfører en reduktion af støjen, men at vest er bedst (side 83), virker det jo mærkeligt i forhold til det, jeg skrev først, om fordelingen af støj på to støjkorridorer med 37 dB hver. Årsagen er, at VVM ikke mener, at støj fra den vestlige motorvej vil kunne høres i Hasseris, hvorfor mængden af støjbelastede boliger bliver mindre. Her er VVM galt på den, for vinden kommer fra vest og dette ser ikke ud til at være medregnet i støjzonekortet på side 77. Lyd forplanter sig desuden ekstra godt langs vand, så hvis man også medregner støj i de rekreative områder (hvilket VVM heller ikke gør!) er øst en klar vinder.

7. "Der er brug for en motorvej til lufthavnen"

Aalborg lufthavn ekspederer dagligt ca. 5000 passagerer og der er ca. 3000 biler til og fra lufthavnen. En motorvej er først relevant, når man passerer 15-20.000 biler. Man kan godt af hensyn til erhvervsrejser skabe bedre tilkørsel fra E45 til lufthavnen via en 2-sporet genvej fra Høvejen til Ny Lufthavnsvej. Så sparer trafikken 3-4 af de 8-9 minutter de i dag bruger ekstra ved at køre øst om.

På den anden side er det vigtigt at forholde sig til, at en flyrejse til f.eks. Kbh. genererer 5 gange så meget CO2 som en togrejse, hvorfor det vil være fornuftigt at påvirke folk til at tage toget, når det drejer sig om fritidsrejser. Det kan man gøre via lufthavnsafgifter eller ved at undlade at bygge direkte motorveje til lufthavnen.

8. "En Egholm-motorvej vil kunne aflaste E45 i tilfælde af uheld/hændelser/vejarbejde i Limfjordstunnelen"

E45 er landsdelens vigtigste trafikåre. Sker der et uheld eller en anden hændelse (f.eks. tab af genstande) eller er der vejarbejde i tunnelen her, vil man få den største sikring ved at have et ekstra tunnelrør til rådighed samme sted, altså øst-løsningen.

Egholm-motorvejen går slet ikke op til E45 i nord, den går til E39, så det er kun trafik fra Brønderslev/Hjørring/Hirtshals, der får et reelt alternativ om at køre vest om, det gælder ikke trafik fra Sæby - Frederikshavn. Konsekvensen ved et stop i Limfjordstunnelen er, at bilerne på E45 vil hobe sig op omkring hele Aalborg og Nørresundby, mens dem, der ankommer nordfra og forsøger at køre over til Egholm-motorvejen via Høvejen vil havne i en kø, fordi rundkørslerne og den to-sporede Høvejen slet ikke vil kunne klare trafikmængden (42.600 biler i døgnet lfr. VVM side 66). Det kan blive skæbnsvangert for ambulancer fra Frederikshavn-motorvejen på vej mod sygehuset i Aalborg øst.

Skal Egholm-motorvejens fungere som en alternativ E45, skal den sammenkobles med E45 også i nord, hvilket vil kræve en ny strækning og fordyre vest-løsningen med ½ - 1 mia. kr.

9. "Egholm-motorvejen koster kun 0,8 mia mere end østløsningen"

Det siger VVM, men det virker i sig selv usandsynligt at østløsningen pludselig er blevet tre gange så dyr som i 2006, således at den næsten koster det samme som 20 km. ny motorvej i vest inkl. ny tunnel og bro ved Egholm. Den vigtigste årsag angives at være, at man må flytte tunnelen længere mod øst for at undgå vanskelig undergrund og man derved kan blive nødt til at ekspropriere nogle oliebeholdere og en fabrik. Men det forklarer kun en lille del.

Årsagerne må snarere ligge i, at det øst-projekt, der er udregnet af Vejdirektoratet, er lavet uden fantasi og kreativitet og uden medvirken af folk, der går ind for øst. Man har overdimensioneret en ny østløsning ud i det groteske ved at udvide antallet af kørebaner fra 6 til 12. Enhver kan sige sig selv, at det ikke er nødvendigt med en udvidelse med 100 % til varetagelse af en evt. stigning i mængden af trafik på 25 %. Et enkelt ekstra rør hvori trafikretningen kan vendes må være tilstrækkeligt.

Også på anden vis er østløsningen overdimensioneret, hvilket er påvist i høringssvarene fra Anker Lohmann-Hansen og Jens Toft-Nielsen m.fl.

Hvad angår Egholm-motorvejen glemmer man bl.a., at vestløsningen skal have en ekstra gren videre til E45 i nord, hvis den skal kunne fungere som aflastning af denne i forbindelse med uheld og vejarbejder (se tidligere). Den koster ½-1 mia kr. mere.

Man har også glemt, at en vestløsning må indebære, at E45 skal udvides med et ekstra spor i hver retning fra Indkildevej/Egnsplanvej til syd for Dall, for at kunne håndtere den ekstra trafik nord og østfra mod City Syd, der sendes ud på en omvej syd om Dall Villaby (det står i VVM for nye veje i Aalborg Syd udgivet 2009). Dette vil koste anslået ½ mia.

Opsummerende vil en østløsning kunne laves for ca. det halve af en vestløsning, desuden kan den i højere grad end vestløsningen etableres gradvist i takt med at behovet viser sig.

Ud over dette er der endnu en pointe: Selv om man laver Egholm-motorvejen, vil det alligevel blive nødvendigt med et ekstra rør i øst, hvis Vejdirektoratets prognose for trafikstigningen holder stik, dvs. det er valget mellem *et ekstra rør i øst* eller *en Egholmforbindelse i vest plus et ekstra rør i øst* inden for den periode, VVM sammenligner de to løsninger i, som er 50 år frem.

10. "Naturen har mindre betydning"

Der er nogen der mener dette. At de samtidig mener, at det er en almen sandhed, skal ikke kommenteres her.

Naturens værdi er ikke prissat i VVM, for det kan man jo nærmest ikke. Dermed er den heller ikke medregnet i sammenligningen, og det er jo helt galt. Sætter vi forsøgsvis naturødelæggelserne i alle de vestlige bynære, rekreative områder til 10 mia. kr, vil der være drønende underskud på at lave en Egholm-motorvej.