

Myter om 3. Limfjordsforbindelse og hvorfor de ikke holder stik.



1. "En vestlig linjeføring giver den største interne rente for samfundet ...?"

- Denne påstand er baseret på [VVM-redegørelsen](#), som har modtaget [over 1500 indsigelser](#), heraf en masse, der påpegede fejl i beregningen. Nogle af de store fejl kan sammenfattes til 8 punkter, se www.kortlink.dk/e6te. Staten har dog allerede erkendt, at der er brug for at se på punkt 2 ud af de 8, da man bestilte [konsolideringsrapporten](#), der revurderer trafikmængden baseret på Landstrafikmodellen. Rapporten slår fast, at indtægterne (sparet køretid) bliver markant lavere end VVM forventede. Dette ville næppe være til fordel for den dyreste investering (vest), men rapporten undlader at sætte det ind i et regneark for intern rente. Foruden at dette må gøres, bør man tage

højde for kritikken på de andre 7 punkter, såfremt staten skal undgå at kaste sig ud i en fejlinvestering på flere mia. kr. Vi anbefaler at der foretages en ny beregning, som tager højde for alle 8 kritikpunkter, inkl. punkt 1.

2. "En vestlig linjeføring giver den bedste effekt for **erhvervslivet...**?"

- Dette er ikke undersøgt! Der foreligger intet bevis for, at en ny vej langt mod vest vil være bedst for erhvervslivet - kun nogle løse udtalelser, hvor man helt ignorerer, at der er også særlige fordele ved valg af den østlige løsning. Den østlige løsning vil skabe den fornødne sikkerhed for, at der næsten altid er passage ved landsdelens trafikale hovedpulsåre, hvor der kører næsten 70.000 biler. Den østlige del af byen er vigtig, fordi man her finder et stort og voksende universitet, det kommende Supersygehus, vindmøllefabrikker (Siemens, Bladt), Aalborg Havn, anden industri, videnspark, Gigantium, store boligområder plus nye boligområder på vej. Også nord for fjorden vejer øst tungere, for der bor langt flere i øst mod Frederikshavn end i vest mod Blokhus. Vest for Aalborg ligger kun boligområdet Hasseri, et landområde plus lufthavnen, og sidstnævnte vil næppe kunne bidrage med mere end 700 biler dagligt (til syd/fra syd).

3. "Der er brug for et **alternativ for trafikken, så der altid er forbindelse over fjorden, her er vest bedst...**?"

- Vælger man den vestlige linjeføring, kan man vel ikke samtidig få et ekstra tunnelrør i øst. Og så kommer vi let tilbage til den uacceptable situation med ugentlige uheld, som sætter trafikken i stå på byens trafikale hovedpulsåre. Når der går en prop i Limfjordstunnelen, er det klart, at en vestlig forbindelse kan udgøre et godt alternativ, men kun for dem, der skal fra E45 i syd til E39 i nord og modsat. Den vil ikke være et godt alternativ for dem, der skal mellem E45 syd og E45 nord eller dem, som skal til/fra Aalborg Øst. Der kan også let opstå problemer for ambulancer fra Frederikshavn, som skal mod det nye Supersygehus nord for Gistrup, hvis ikke Limfjordstunnelen har et ekstra rør som sikkerhed (og ekstra spor i myldretiden).

4. "Kapaciteten i Limfjordstunnelen er ved at være opbrugt, der er **ikke tid til yderligere overvejelser...**?"

- Det er en myte, at der er kapacitetsproblemer ved Limfjordstunnelen allerede i dag. Trafikken afvikles tilfredsstillende selv i spidstimerne, bortset fra ved trafikuheld og andre hændelser. Se det real time på Vejdirektoratets webkameraer eller se en video fra spidstimerne via linket nederst på www.webkameraer.tjeklige.dk. Det må derfor kunne lade sig gøre at bruge den nødvendige tid på at undersøge de indvendinger, der er kommet mod beregningerne. Der er i øjeblikket stort pres på for at skabe en afklaring for LODSEJERNE på Skelvej 8-12 nord for fjorden. Men en forhastet og forkert beslutning om linjeføring kan medføre, at staten binder sig til en fejlinvestering i milliardklassen. Og en beslutning om en vestlig linjeføring vil i øvrigt være til ugunst og medføre langt større tab af ejendomsværdi for hundredevis af husejere syd for fjorden. Her påvirker motorvejen nemlig bydelen Hasseri, hvor der er særdeles høj kvadratmeterpris, hvilket blandt andet kan tilskrives den lidt afsondrede beliggenhed med (endnu) usploerede naturområder mod vest.

5. "En østlig løsning **koster næsten lige så meget som en vestlig...**?"

- Dette er Vejdirektoratets påstand i VVM, hvor øst-løsningen var overraskende dyr sammenlignet med VVM fra 2006. I høringsfasen blev der sået stærk tvivl om det kunne være sandt, og om ikke Vejdirektoratets version af den østlige løsning var overdimensioneret. F.eks. måtte det jo være overflødigt at udvide limfjordstunnelen fra 6 til 12 kørebaner, 9 ville formentlig være tilstrækkeligt til en trafikstigning på 20-30 %. Med 9 kørebaner kan man lave en langt mere simpel og smal udflætning ved tunnelåbningen og formentlig spare 2-3 mia. kr. Vejdirektoratet har ikke villet lave en beregning på

denne simple model med trompetindfletning og kun et enkelt ekstra rør. Se et optimeret forslag på www.trafikaltfolkeparti.dk/3. Hvis man vælger at lave de forbedringer af E45, der foreslås i Konsolideringsrapporten, hvilket i øvrigt er en god idé, har man desuden påbegyndt byggeriet af øst-løsningen, hvorefter restprisen må være væsentligt lavere. Sandsynligvis betyder alt dette, at en østlig forbindelse kan realiseres for godt halvdelen af prisen på vest-forbindelsen.

6. "Problemet skal løses nu, mens der er **enighed** om en vestlig løsning. Vi må videre..?"

- Jamen flertallet af nordjyderne ønsker IKKE en motorvej via Egholm. I henhold til en [undersøgelse foretaget af Jysk Analyseinstitut](#) refereret i Nordjyske den 12/9 2011 står stillingen 39-22-9 pct. i hele regionen for Øst-Egholm-Lindholm (sidstnævnte mulighed er nu afskrevet). I Aalborg kommune var stillingen 42-27-12 pct. I 2006 lykkedes det Egholms Venner at indsamle 5.700 underskrifter imod en motorvej over Egholm! På et møde i Aalborg Lufthavn den 2/9 2013 lykkedes det blot tilhængerne af Egholm-motorvejen at indsamle 67 underskrifter. På Facebook har "Bevar Egholm som Ø" 2532 medlemmer, mens modparten "3. Limfjordsforbindelse - TAK" har 111 medlemmer.

7. "Det er ikke svært at finde **6,7 mia.** til en Egholm-motorvej...?"

- Jo, det er mange penge. En vestlige Limfjordsforbindelse på 20 km. er særdeles dyr i forhold til andre motorvejsstrækninger i landet. Til sammenligning kan man få en hel midtjysk motorvej på 146 km. fra Haderslev til Hobro for 15,6 mia. kr. Sandsynligheden for, at den vestlige Limfjordsforbindelse vil blive bevilliget foreløbig, er lille, og så får man jo slet ikke løst trafikproblemerne! Hvis man vedtager at gå vest om byen og bevilliger første etape i form af en 700 m. lang bro hen over Østeraadalen, forbruger man reelt **1,1 mia. kr.** på en tilkørsel til et butikscenter. Hvis ikke man derefter finder yderligere 5-6 mia. kr., opnås ingen som helst effekt på limfjordskrydsningen. Den østlige løsning egner sig bedre til udbygning i etaper i takt med det trafikale behov, da kapaciteten på vejforbindelsen mod Vendsyssel øges i alle etaper. Hvad angår tilkørslen til butikscentret må det i øvrigt være mere hensigtsmæssigt f.eks. at benytte kommunens tidligere forslag med tilkobling via Ny Dallvej. Dette kan realiseres for ca. 100 mio. kr.

8. "En vestlig forbindelse vil ikke ødelægge **livsbetingelserne for sjældne dyrearter....?**"

- Jo, [Egholms Venner](#) mener, at en motorvej over Egholm vil være så ødelæggende for særdeles sjældne dyrearter, primært lysbyede knortegæs og strandtudser, at følgende konventioner brydes ved anlæg af en motorvej: Bern-konventionen, Bonn-konventionen, Habitatdirektivet, Ramsar-konventionen, Fuglebeskyttelsesdirektivet, Naturbeskyttelsesloven, Strandbyggelinjen.

9. "Indgreb med en **motorvej gennem en række andre naturområder** er uden større betydning...?"

- Følgende meget benyttede bynære naturområder/rekreative områder berøres og udsættes for støj, barrierevirkning, landskabsændringer, bil-lys om aftenen, påvirkning af grundvand m.m: Egholm, Lindholm Fjordpark, Strandengene på Aalborgsiden, Hasseris Enge. Desuden mindre benyttede naturområder langs hele ruten. I VVM's beregning af forrentning er værdien af naturødelæggelse sat til 0 kr. på trods af at en ny motorvej vil reducere byens herlighedsværdi, dens rekreative værdi, befolkningens sundhedstilstand samt dens tiltrækningskraft i forhold til turister og nye beboere.

10. "De **seneste rapporter** konsoliderer, at Egholm-løsningen er bedst."

Det påstås i Region Nordjyllands materiale ([magasinet ZOOM jan 2014](#) side 7) at [Rambøll-rapporten](#) slår fast, at "den suverænt bedste løsning for både borgere, erhvervsliv, miljø og for den nordjyske samfundsudvikling er en vestforbindelse over fjorden ved Egholm." Det er ikke sandt. Rapporten

beskæftiger sig hverken med borgere, miljø eller samfundsudvikling - ordene indgår slet ikke i rapporten! Første kapitel kommer delvis ind på emnerne uden at bruge ordene, men dette er en helt ukritisk sammenfatning af VVM! Den såkaldte erhvervsanalyse i Rambøll-rapporten er heller ingen analyse, kun to sider med nogle løse betragtninger. **Konsolideringsrapporten** er også blevet taget til indtægt for en hurtig etablering af en vestlig løsning, men rapportens vigtigste konklusion er, at trafikken slet ikke stiger så meget som forventet, hvorfor forrentningen på begge forbindelser må anses for lavere. Desuden anslår rapporten, at kun 19 % af motorvejstrafikanterne vil vælge at køre via Egholm.

Mange af disse ting omtales også i mit PowerPoint benyttet ved besøg ved Transportudvalget i 2011, som er her i en forkortet version: www.kortlink.dk/dtv2

Se også aktuelle læserbreve mm. fra den lokale presse om sagen på www.3limfjordsforbindelse.tjeklige.dk

M.v.h. Anders Wested,
tlf. 20489503