

Kaj A. Jørgensen  
Lektor ved Aalborg Universitet  
Institut for Mekanik og Produktion  
Fibigerstræde 16  
9220 Aalborg Øst

Privat: Tranevej 48  
Grindsted  
9310 Vodskov  
2913 3611  
kaj@inetdata.dk

Grindsted den 17. august 2011

Bemærkninger til Vejdirektoratet

## ***Limfjordsforbindelserne***

Offentlighedsfasen om mulige nye trafikforbindelser ved Limfjorden er snart slut og debatten kører. Som bekendt er der jo tale om en af de største og mest betydningsfulde beslutninger for Nordjylland, så lad os lige trække et par af de største misforståelser og fejlurderinger frem.

I det officielle materiale og i den offentlige debat fremstilles beslutningen tit som et spørgsmål om vi skal have en østlig eller vestlig forbindelse over Limfjorden, altså som to ligeværdige løsninger. *Den korrekte betragtning bør imidlertid være: skal vi fortsat udbygge den eksisterende (østlige) forbindelse eller skal vi have en ekstra 3. Limfjordsforbindelse samt i givet fald, hvor skal denne placeres?*

## ***VVM rapporten er et mangelfuldt grundlag***



Det fremlagte talmateriale for den fjordkrydsende trafik er overalt gennemsnitstal, som om det er bestemmende for det reelle behov. Men det er velkendt, at omkring alle større byer er det *myldretidstrafikken* og ikke den gennemsnitlige trafik, der er afgørende for planlægningen af vejenes placering og deres dimensionering. Er der kapacitet nok til myldretidstrafikken, så er der rigelig kapacitet til trafikken på andre tidspunkter.

Omfanget af den fjordkrydsende morgentrafik (og eftermiddagstrafik)

er ikke oplyst i denne VVM-redegørelse men tidligere undersøgelser viser, at langt den største belastning kommer fra transport mellem områderne nord for fjorden og Aalborgs erhvervsliv. Det kan altså slås fast, at beslutningen om en forøget kapaciteten ved fjorden primært er et spørgsmål om at forbedre forholdene for borgerne, der bor nord for fjorden og som dagligt skal til og fra arbejde/uddannelse i Aalborg-området. Alle andre behov og gode argumenter er sekundære. I tilknytning hertil er det velkendt, at disse arbejdspladser og uddannelsessteder ud over Aalborg centrum i overvejende grad er placeret i Aalborgs østlige og sydlige områder, der utvivlsomt stadig udbygges – tænkt blot på placeringen af det nye supersygehus. Dermed bliver linjeføringerne sat i tydeligt relief.

*Limfjordforbindelserne skal altså løse et gradvist øget trafikbehov for arbejdstagere og uddannelsessøgende fra nord mod Aalborg øst og syd og enhver kan jo se at en MOTORVEJ vest om Aalborg er helt ude af proportioner. Det giver forhåbentligt politikere, der støtter sådanne forslag, en dårlig smag i munden over at anvende fælles midler så forkert.*

*Ovenstående argumentation viser også, at vest-forbindelserne i stedet for at løse det egentlige behov er møntet på at løse de trafikale problemer i og omkring Aalborg by. Altså at udnytte muligheden for at trække flest mulige midler ud af staten til at løse problemer, som reelt set er Aalborg Kommunes og som man har forsømt at løse i mange år i klar forventning om statens bidrag i form af en ny vestlig fjordforbindelse. For eksempel kunne man for de overskydende midler forbedre de trafikale forhold med en naturlig afgrening af den eksisterende motorvej i retningen mod Åbybro.*

## **Andre forhold**

Udvidelsen af den eksisterende fjordforbindelse er foreslået, så der i alt i tunnelen vil være 2 x 6 spor mens der med en af de vestlige løsninger vil være 2 x 5 spor. Det betyder altså, at der i paralleltunnel-løsningen må være en merværdi, som bør indgå i en mere fair sammenligning mellem løsningerne.

Paralleltunnelen er foreslået lagt 60 meter øst for den eksisterende primært begrundet i pælefunderingen og de rystelser, der vil komme fra nedramningen af pælene. Det resulterer i en udvidelse af arealerne i forhold til de eksisterende reservationer. Der findes imidlertid andre tekniske løsningsmuligheder, som giver mulighed for at fastholde den hidtidigt forudsatte afstand fra den eksisterende tunnel. Hvorfor er sådanne muligheder ikke antydet?

Udbygningen af den eksisterende forbindelse indeholder en udvidelse af motorvejen syd for tunnelen og til Gug fra 2 x 2 spor til 2 x 3 spor. Denne del vil jo naturligvis blive udført efter behov og det er vel sådan, at behovet for udvidelsen i den sydgående side vil ligge meget langt ude i fremtiden. Da den fremtidige udvikling desuden er forbundet med stor usikkerhed, vil det få en relativ stor effekt på nutidsværdien. Det betyder desuden, at anlægsudgifterne til selve paralleltunnelen med tilslutninger (udgifter over en kort periode på 1-2 år) er langt mindre end de tilsvarende udgifter for vest-løsningerne.

Er Vejdirektoratet ikke tvunget til under alle omstændigheder at udføre ændringer af afkørselen ved Øster Uttrup i det nordgående spor – også selv om man vælger en af de vestlige løsninger? Det er jo et erkendt behov allerede i dag. En sådan udbygning vil vel kunne indgå i udvidelsen til 3 spor og vil derfor påvirke økonomien af den eksisterende forbindelse i gunstig retning?