

Til Transportminister Hans Christian Schmidt

Tillykke med valget !

Jeg er en af de mange nordjyder, der er modstander af den vestlige linjeføring af 3. Limfjordsforbindelse. Jeg håber, du finder tid til at læse følgende, som også er sendt til transportudvalgets medlemmer:

Transportområdet er et sted, hvor der tidligere har optrådt fejlinvesteringer for flere mia. kr. IC4 togene viste sig f.eks. ikke at fungere efter hensigten.

Min henvendelse drejer sig om en anden beslutning, hvor der også er risiko for, at man spiller adskillige milliarder offentlige kroner uden at opnå det ønskede resultat.

Det drejer sig om 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. I trafikaftalen for en række partier af 24. juni 2014 blev man enige om, at linjeføringen fastlægges i **Egholmlinjen**, altså en ny 20 km. lang motorvej vest om Aalborg - frem for i **den østlige linje**, der er en udvidelse af E45 øst om Aalborg, som også indbefatter udbygning af den nuværende Limfjordstunnel med nye rør.

Man begrundede beslutningen med opdateringen af de foreliggende trafikberegninger, hvilket mere præcist vil sige rapporten **Konsolidering af trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse** fra 2014. Denne rapport konkluderer på side 23, at det ikke er muligt at gennemføre en samfundsøkonomisk beregning på basis af de nye tal. Man slutter derfor af med flg. sætning: "Der er dog ingen tvivl om, at den lavere trafik over fjorden ... vil betyde, at trafikantgevinsterne bliver væsentligt lavere ... hvilket igen betyder, at det samfundsøkonomiske resultat bliver lavere. Det gælder dog begge forslagene og vil ikke ændre på, at det samfundsøkonomiske resultat vil være højere for Egholmlinjen end Østforbindelsen."

Konklusionen er meget abstrakt, og den forholder sig ikke til store dele af den kritik, der er fremkommet af selve beregningsformen i den offentlige debat. Det er måske heller ikke meningen med en rapport, der alene beskæftiger sig med trafikprognoser, men det ville være relevant.

Men selv hvis man alene ser på de nye trafikprognoser i rapporten, drages konklusionen forkert. For det er ikke samfundsøkonomisk fornuftigt at bygge en motorvej, der kun løser løser vejens hovedopgave i 10 år efter at den er anlagt. **Vejens hovedopgave må være at forhindre køer ved krydsningen af Limfjorden, primært på Nordjyllands trafikale hovedpulsåre E45, lang tid frem.** Men ud fra rapportens tal side 27 og 29 kan man se, at Limfjordstunnelen kun vil blive aflastet 16 % ved anlæg af en motorvej over Egholm. Med en sandsynlig stigning i trafikken på 16 % pr. ti-år vil der blot gå **ti år, hvorefter problemerne på denne trafikale hovedpulsåre bliver de samme som nu.**

Dette vil igen betyde, at vi vender tilbage til en situation med flere ugentlige stop i Limfjordstunnelen på grund af hændelser (uheld, tørkørsler, tabte genstande etc). Uheldene er ofte forårsaget af kombinationen af tæt trafik og pludselige vognbaneskift (og vognbaneskiftene er sandsynligvis forårsaget af tilkørslernes

aktuelle udformning). Oprydning efter færdselsuheld i et tunnelrør tager typisk **en time eller mere**. Dertil kommer problemer ved lejlighedsvist vejarbejde, når der kun er to rør.

Tidligere transportminister Magnus Heunicke fik i **spørgsmål 927 fra 2. september 2014** forelagt problemet med, at trafikken efter blot 10 år ville være oppe på samme niveau som nu. Han svarede efter konsultation af Vejdirektoratet, at man forventede, løsningen ville holde længere pga. et fald i trafikstigningen ved Limfjordstunnelen til blot 0,5 % pr. år fra 2020 (i tiåret forinden forventede man ca. 1,5 % pr. år).

Det pludselige fald i den årlige stigning virker usandsynligt i betragtning af, at Aalborg Øst er under fortsat udbygning bl.a. med nyt regionssygehus, der står klar netop omkring 2020!

Desuden svarede Magnus Heunicke, at trafikken jo blot kunne fordele sig bedre mellem de to

forbindelser, hvis der var ledig kapacitet i den vestlige forbindelse. Her overså han, at halvdelen af trafikken fra Hirtshalsmotorvejen har ærinde nær den østlige motorvej og ikke vil være til at flytte (se også Konsolideringsrapporten side 43), og at trafik fra Frederikshavns-motorvejen næppe heller vil kunne fordeles anderledes, idet dette kræver, at bilisterne kører fra motorvejen nord for Nørresundby og ud på en landevej (Høvejen) for at komme over på Egholmmotorvejen og videre syd på. Det er besværligt og desuden en omvej på 4 km. som bilisterne næppe tager frivilligt. Og så har vi igen det kritiske trafikniveau i Limfjordstunnelen.

Pointen er, at en ny Limfjordsforbindelse via Egholm simpelthen **ligger forkert** i forhold til det store trafikale behov. Dette skyldes ikke mindst de sidste mange års udbygning af Aalborg mod øst. Aalborg kan i øvrigt ikke på fornuftig vis udbygges mod vest, når området (Hasseris Enge) kun ligger 1,5 meter over havets overflade.

En række politikere fra Nordjylland er meget fokuserede på at få gennemført den vestlige model. Politikerne er enige om, at nu tåler man ikke mere uenighed, selv om man er endt med at blive enige om den mindst hensigtsmæssige løsning.

Men den vestlige linjeføring ER den dårligste og dyreste. Det sidste gælder ikke mindst, hvis man få år efter at have bygget den vestlige forbindelse bliver nødt til at aflaste Limfjordstunnelen med yderligere en limfjordsforbindelse placeret længere mod øst.



Jeg frygter, at transportudvalget "for at få fred" for det politiske pres vil påbegynde anlæggelsen af den vestlige Limfjordsforbindelse med en første etape fra syd. Dette vil være yderst irrationelt, da der vil være tale om en tilkørsel til et butikscenter via en "motorvej på pæle" som koster næsten 1 mia. kr. for 1 km. Formålet med denne mia. kr. synes alene at være at give tilhængerne af den vestlige løsning det stik på hånden, at forbindelsen vest om byen allerede er påbegyndt.

Som politiker må man i høj grad forholde sig til de rapporter, der udgives af statslige organer så som Vejdirektoratet. I sagen om 3. Limfjordsforbindelse har disse rapporter desværre haft tendens til at favorisere den vestlige linjeføring. Således mente man i VVM fra 2011, at det østlige alternativ kun kunne realiseres med hele 16 kørespor (!) under fjorden og ekspropriation af et helt industrikvater, og derfor ville koste ca. det samme som vest-alternativet. Man havde desuden i prisen på det østlige alternativ medregnet udvidelse af E45 med ekstra kørespor omkring Aalborg og Nørresundby. Men denne udvidelse vil blive nødvendig, uanset om man vælger øst eller vest (arbejdet med den er allerede påbegyndt). Den østlige løsning var desuden stedmoderligt behandlet i beregningen af tidsgevinster.

Sammen med dette brev modtager I min bog, hvor jeg vil anbefale, at I starter med at læse den del, der hedder **Det store pengespild**. Det er 21 let læste sider. En elektronisk udgave af bogen findes på www.limfjord.tjeklige.dk

Må jeg opfordre transportudvalget (transportministeren) til at iværksætte en undersøgelse, hvor man forholder sig til kritikken omtalt i min bog på side V og samtidig undersøger de fremsatte alternativer mere grundigt – med løbende konsultation af os, der går ind for disse alternativer. Der findes en samlende forening "Fremtidens Aalborg" for diverse grupper, der er imod Egholm-motorvejen. Konkret foreslår jeg, at man undersøger den såkaldte **3-tals løsning** – en løsning, jeg selv står bag, som sammenfatter flere ideer fremsat af den anerkendte trafikforsker, ingeniør Anker Lohmann-Hansen. 3-tals løsningen vil - foruden at løse trafikproblemerne bedre - skåne en række enestående bynære naturområder, være mere i pagt med befolkningens ønsker og spare statskassen for adskillige milliarder kr.

Med venlig hilsen

Anders Wested
"Trafikalt folkeparti"
Venøvej 10
9400 Nørresundby
Tlf. 20480503 / 98101676
anderswested@live.dk