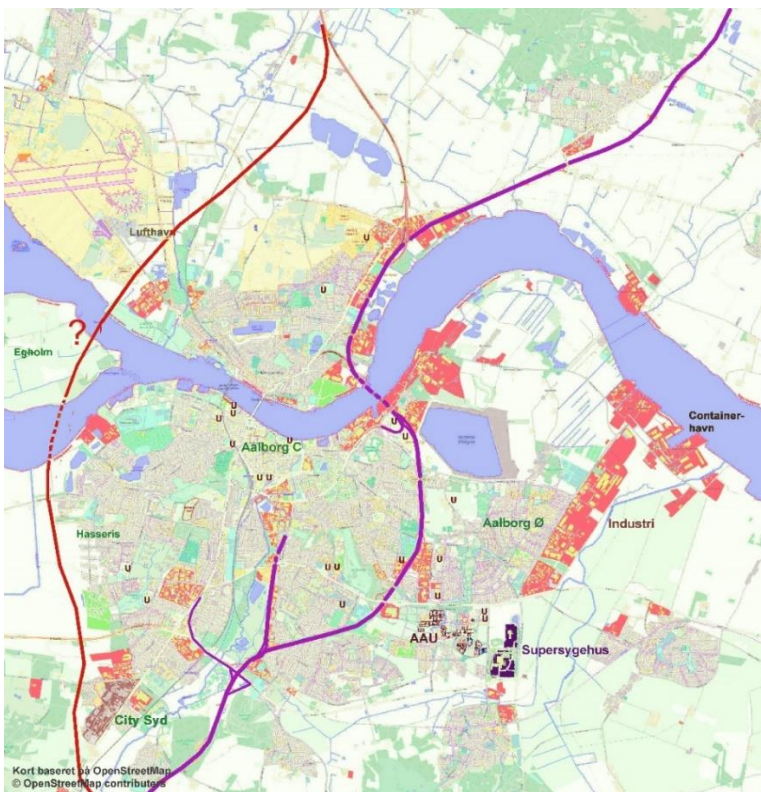


Infrastrukturplanens største "tidsel" bør fjernes!

3. Limfjordsforbindelse bør ændres til en mere østlig linjeføring.

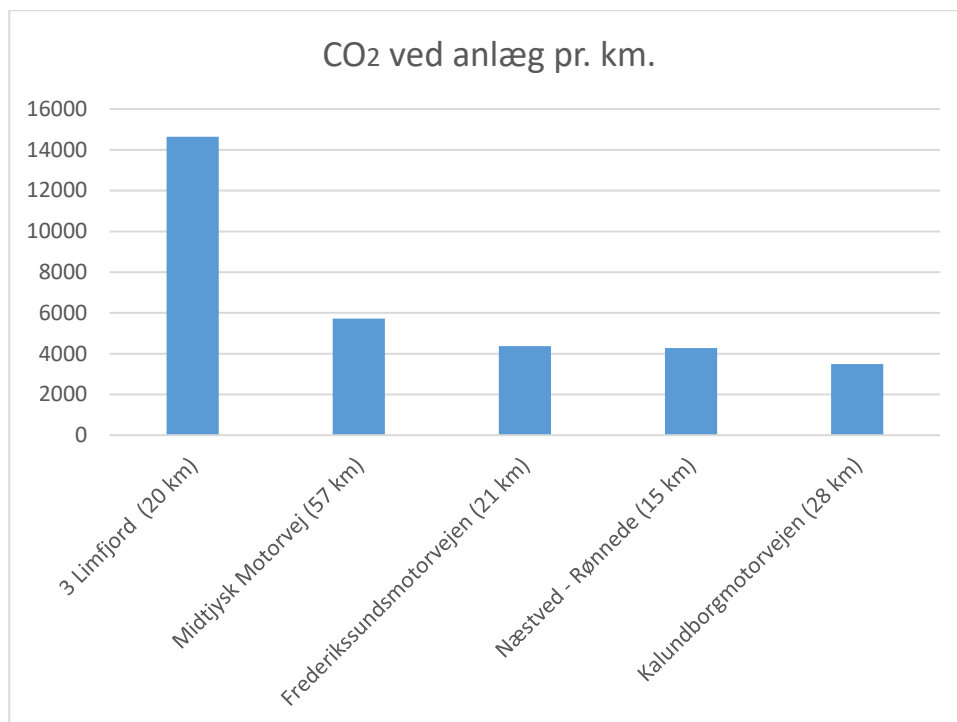
Top 10 begrundelser:

1. Anlæg af Egholmforbindelsen giver **planens største CO2-aftryk** pr. ny km. motorvej
2. Anlæg af Egholmforbindelsen giver samme CO2-aftryk som 30.493 flyrejser jorden rundt
3. Egholmforbindelsen er Infrastrukturplanens dyreste anlægsprojekt
4. Egholmforbindelsen har nu så lav forrentning, at det ikke kan svare sig at bygge den
5. Egholmforbindelsens trafikale effekt er for lille
6. Førende forskere fraråder direkte projektet
7. Flere opinionsundersøgelser viser, at befolkningen foretrækker en anden linjeføring
8. Beslutningsgrundlaget er forældet
9. Beslutningsprocessen har ladet hån om basale demokratiske principper
10. Der findes gode alternativer



Se et mere detaljeret kort på www.3-limfjordsforbindelse.dk/kort

1.



[Kilde](#)

2.

Anlæg af Egholmmotorvejen vil jfr. [forslaget til at anlægslov](#) side 41 bevirke et udslip på 272.000 ton CO₂.

Flyrejser udleder [223 g CO₂](#) pr. km. pr. person.

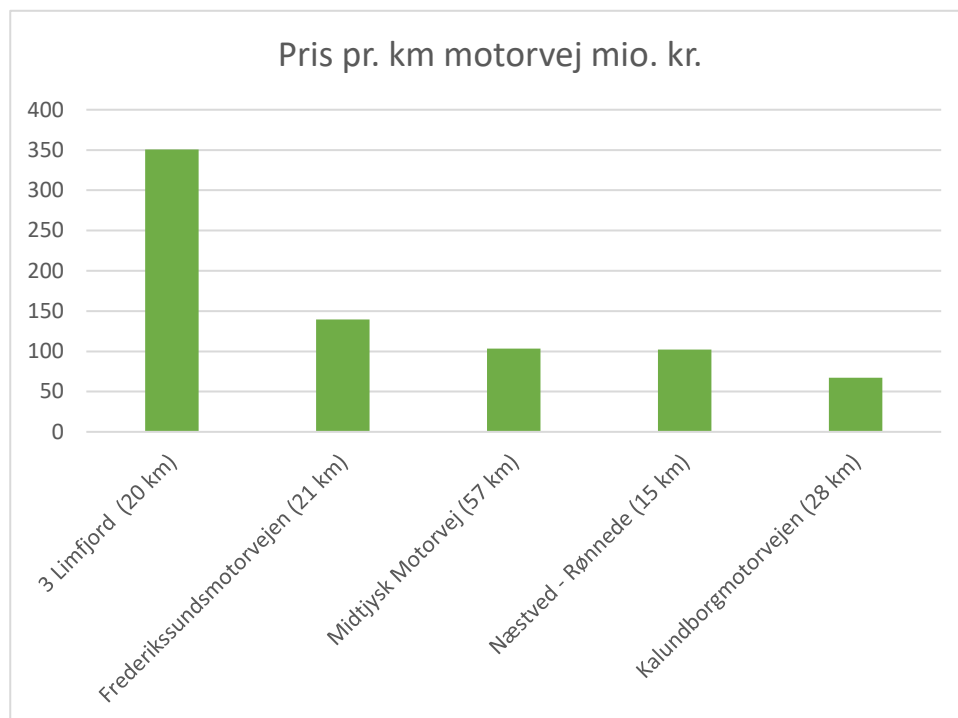
Dvs. at udslippet svarer til $272.000.000 / 0,223 / 40.000 = 30.493$ flyrejser jorden rundt.

Medregnes CO₂ ved vedligehold i driftsperioden, er tallet 282.800 tons.

Lektor Jørgen Løkke, der er ekspert i CO₂ udledning på Det danske center for Miljøvurdering, AAU, mener, [at udledningen snarere er omkring 500.000 tons](#), hvilket svarer til **56.054 flyrejser jorden rundt!**

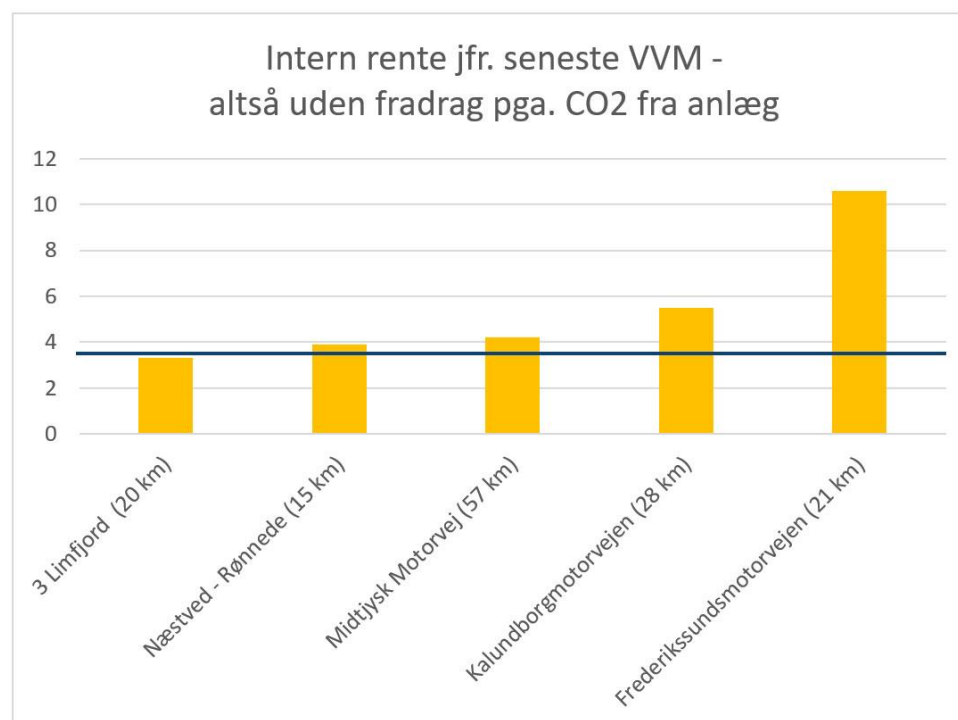
Har han ret i dette, skal søjlen til venstre ovenfor være næsten dobbelt så høj.

3.



3. Limfjord kan blive endnu dyrere som følge af ekstra omkostninger nævnt i punkt 4.

4.



Den interne rente skal normalt være 3,5 %, før det kan svare sig at gennemføre et statsligt projekt.

Den interne rente bliver endnu lavere, hvis der kommer ekstra omkostninger.

I forbindelse med Egholm-forbindelsen må man forvente ekstra omkostninger til f.eks.

- uventede problemer med **sumpet undergrund** i Østeraadalen, Hasseris Enge eller syd for Egholm
- behov for bedre **støjbeskyttelse**
- vanskelig håndtering af depoter med **asbestholdigt** affald
- **retssager**, der er bebudet af en [borgerbevægelse](#) mod motorvejen med [6000 facebook-følgere](#).

Den interne rente er desuden afhængig af anlægges restværdi efter 50 år. Ingeniør, lektor emeritus Kaj. V. Jørgensen skriver i indlægget [Samfundsøkonomien ved Egholmforbindelsen kollapsede](#), at anlæggets restværdi er vurderet for højt, og at en korrektion vil fjerne hele forrentningen.

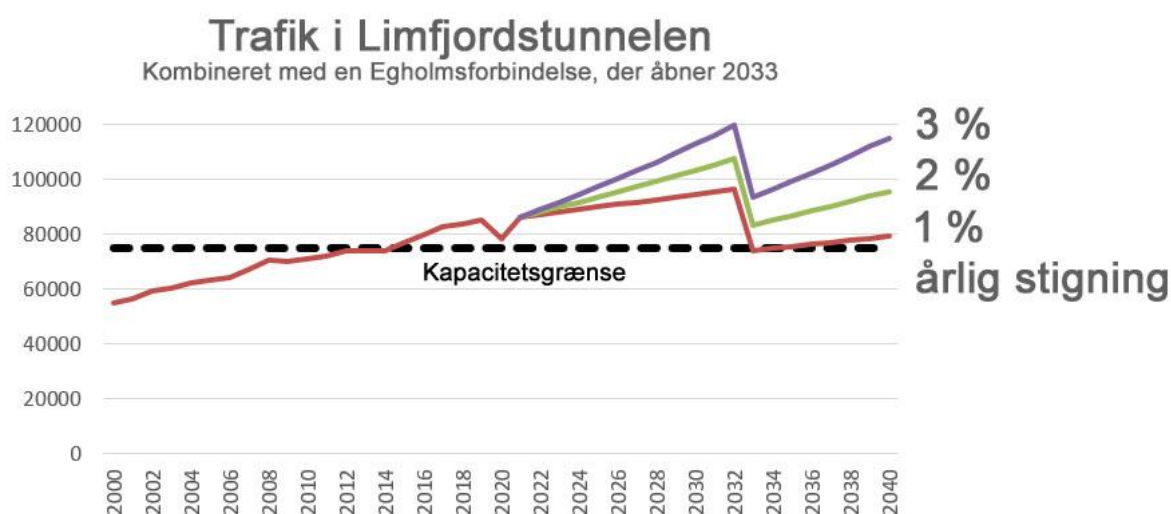
Forrentningen forsvinder også fuldstændigt, hvis man tilføjer en taksering af CO₂-udslip i anlægsfasen, hvilket man bør gøre. Professor Otto Anker Nielsen, DTU, [udtaler i januar 2022 om Egholmforbindelsen](#): "Såfremt man indregner CO₂ udledningen på 292.800 tons fra anlægsprojektet ... med klimarådets enhedspris, giver det alene et tab på 439 mio. kr. Dermed bliver samfundsøkonomien negativ."

Også den værdiforringelse, der følger i en stribe [naturområder](#), må medføre fald i den interne rente. Som det er nu, medregnes denne ikke!

Den største trussel mod en acceptabel forrentning er dog nok ændringer i trafikken i forhold til forventet. Sparede trafikanttimer spiller jo en meget stor rolle i regnskabet. Bliver de 25 % mindre, falder forrentningen fra 3,3 % til 2,7 % jfr. en [baggrundsrapport til VVM](#). Næste punkt omhandler dette.

5.

Figuren neden for viser, hvordan trafikken i Limfjordstunnelen må forvente at udvikle sig, hvis man åbner en Egholmforbindelse i 2033, som [tager 24 % fra](#):



Som det ses, vil Egholmmotorvejen simpelthen ikke aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt!

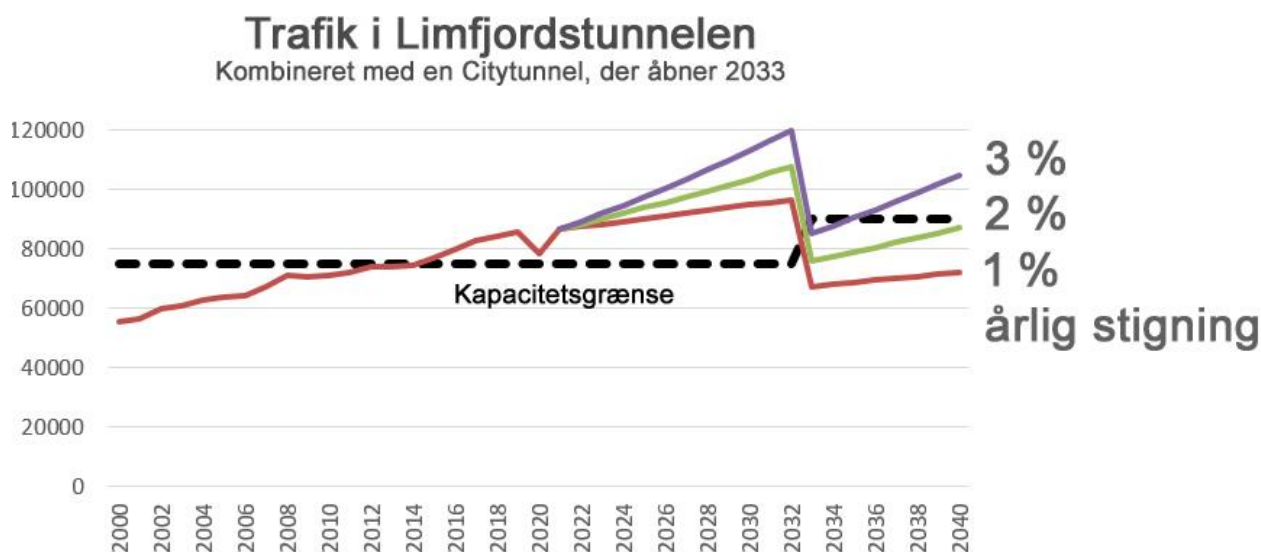
Tre scenarier for trafikstigning er vist på figuren: 1, 2 og 3 % årlig trafikstigning.

Til sammenligning steg motorvejstrafikken generelt i landet 4,1 % pr. år fra 2010-2018.

Resultatet bliver omvejstrafik i myldretiderne. [De bilister, der ikke er plads til i Limfjordstunnelen](#), tvinges nemlig ud på en omvej via Egholm. Fra Frederikshavnsmotorvejen til AAU er omvejen 15-22 km.

Når omvejseffekten bliver større end genvejseffekten, opløses vejens trafikale gevinst sammenlignet med, hvis man udvider kapaciteten ved den nuværende tunnel, så bilisterne kan køre lige igennem.

En forbindelse øst for City, altså nær Limfjordstunnelen, vil være bedre. Et eksempel herpå er forslaget om "en ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45", som også kaldes "Citytunnel," selv om den ligger et pænt stykke øst for City. Nærmere omtale i punkt 10.



En ny Limfjordsforbindelse kan have flere trafikale formål end blot at **aflaste Limfjordstunnelen**. I [forslaget til anlægslov](#) kan man på side 23 se, hvad man forestiller sig.

1. Reduktion af rejsetid generelt omkring Aalborg: Det opnås kun i lille grad, da vejen ligger så langt mod vest, at [kun de yderste boligkvarterer](#) i den retning vil vælge Egholmmotorvejen som tilkørsel til motorvejssystemet. Stort set alle Aalborgs vigtige rejsemål ligger i Aalborg C og Aalborg Ø. Lufthavnen ligger ganske vist mod NV, men trafikken hertil er meget lille: ca. 1600 biler pr. dag (se [dette link](#) side 37).

2. Forsyningssikkerhed – sikkerhed mod, at uheld og hændelser lukker alt: Egholmmotorvejen kan danne en simpel omkørsel for fjerntrafikken, [som udgør ¼](#) – ikke for trafikken fra byområdet, som udgør ¾. Her vil en Citytunnel vil være bedre. En Citytunnel forebygger desuden uheld bedre. [Se nærmere her.](#)

3. Byudvikling: Her skal man bemærke, at området vest for Aalborg kun ligger 1-2 meter over havoverfladen, og at den sydlige del må ikke bebygges, da det er kritisk vandindvindingsområde. Tilbage er muligheden for at udvide et mindre erhvervsområde nær Aalborg Lufthavn.

6.

En af de personer på Aalborg Universitet, der har beskæftiget sig mest med 3. Limfjordsforbindelse, er civilingeniør, lektor emeritus i Trafik- og Byplanlægning [Anker Lohmann-Hansen](#). Han anbefaler i flere henvendelser, der er sammenfattet [her](#), at man vælger en østlig løsning, f.eks. den i punkt 5 nævnte Citytunnel.

Den landskendte professor, **Otto Anker Nielsen**, der er divisionsleder for Transportdivisionen, DTU Management og central person i udvikling af Vejdirektoratets LandsTrafikModel, har i to henvendelser til Transportudvalget afskrevet Egholmlinjen som et godt projekt:

[TRU Alm.del - Bilag 128: Udtalelse om Anlægslov Transportudvalget OAN og ALH \(ft.dk\)](#)

[TRU Alm.del - Bilag 145: Replik Vedr. Citytunnel v3 \(ft.dk\)](#)

Jyllandsposten har 16/1 2022 i artiklen "[Trafikforskere mener, at broprojekt til 7 mia. kr. kan gøres langt billigere](#)" interviewet den kendte økonomiprofessor **Mogens Fosgerau**, som ofte udtaler sig om trafikprojekter i medierne. "Når vi kigger på det vedtagne projekt, er der en rigtig dårlig forrentning. Det er faktisk det dårligste i bunken af infrastrukturprojekter, der ligger i den nye infrastrukturplan," siger Mogens Fosgerau, der mener, at økonomien for samfundet er så dårlig, at det slet ikke burde gennemføres.

7.

Der er påfaldende modsætning mellem en række nordjyske folketingspolitikere og den nordjyske befolkning i denne sag. På Christiansborg har visse politikere vist forsøgt at sprede det indtryk, at der er total nordjysk enighed om den vestlige forbindelse, hvilket søges bevist via antal medlemmer i en slags alliance, som kommunen motiverer virksomhederne til at melde sig ind i via ordninger i Jobcentret.

[Gentagne opinionsundersøgelser](#) har vist det stik modsatte: **et stort flertal af befolkningen foretrækker en østlig løsning**. Der nævnes mange grunde til dette: den trafikale logik, bevarelsen af de vestlige naturområder og Egholm, bevarelsen af levesteder for særligt sjældne dyr, undgåelse af ny sundhedsskadelig støjbelastning i et stort byområde, undgåelse af udgravninger i asbestholdige depoter, mindre risiko for drikkevandsforurening især under byggeriet og mindre CO2 udslip.

Ved sidste kommunalvalg fik [Socialdemokraterne stor tilbagegang](#) i Aalborg. Borgmester Thomas Kastrup-Larsen mistede ca. halvdelen af sine personlige stemmer. TKL er efterhånden det eneste lokale byrådsmedlem, der aktivt forsvare Egholmforbindelsen. Resten holder sig helst ude af debatten, men fortsætter med at stemme, som de hidtil har gjort.

Omvendt voksede gruppen i byrådet, der er skarpe modstandere af projektet, fra 2 til 7 medlemmer (Enhedslisten, SF og De Radikale).

De Konservative i Aalborg byråd har desuden i valgkampen udtalt, at de ikke går ind for, at Aalborg kommune bidrager til en gave på 600 mio. kr. til staten, såfremt Egholmforbindelsen etableres. Partiet voksede fra 1 til 4 medlemmer ved valget. I [Infrastrukturplan 2035](#) nævnes de 600 mio. kr. fra Aalborg Kommune som en forudsætning for projektets gennemførelse, men om de vil blive overdraget, afhænger vel af det politiske flertal til den tid. De Konservative støtter dog fortsat Egholmmotorvejen som sådan.

Debatten har raset i Nordjylland i 30-40 år og er særdeles voldsom. Der er 100-200 debatindlæg i avisen Nordjyske hvert år, de fleste imod projektet. Facebookgrupper som [Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen](#) koger over, og opslag om sagen i gruppen [Aalborg Diskuterer Politik](#) får let 50 kommentarer hver. Mange [foreninger](#) arbejder imod motorvejen. Der har været mange [demonstrationer](#).

8.

Beslutningen om linjeføringen hænger sammen i en slags kæde, der rækker langt tilbage:

Den aktuelle anlægslov har valgt linjeføring på basis af [Transportforliget 2021](#) *)

-> Transportforliget 2021 var baseret på en aftale om linjeføring i et [forlig fra 2014](#)

-> Forliget fra 2014 var baseret på en høringsudtalelse fra [Aalborg Byråd 12.9.2011](#)

-> Behandlingen i Aalborg Byråd var baseret på tal for forrentning i [VVM 2011](#)

-> Forrentningen i VVM 2011 var 7,8 % via Egholm og 2,2 % for en - [overdimensioneret](#) - østlig løsning.

I dag er Egholmlinjens forrentning faldet fra [7,8 %](#) til [3,3 %](#). Måske er den 0 jfr. punkt 4.

Grundlaget er forældet. Tiden er gået, og **trafikken har udviklet sig** således, at en Egholmmotorvej ikke længere vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt. Dette er en af årsagerne til, at forrentningen er væk.

En anden årsag er den meget store udbygning, der er sket af [Aalborg Øst](#), med bl.a. regionssygehus og masser af virksomheder. Helt nye trafiktællinger fremkommet *efter* VVM 2021 tyder på, at trafikken er steget så meget i byens østlige del, at det er endnu mere oplagt at vælge en østlig forbindelse.

Tidligere transportminister Ole Birk Olesen - og sidenhen Benny Engelbrecht - har [ikke ønsket at genberegne østlige alternativer](#) begrundet med de indgåede forlig. Men det er rettidigt omhu at gøre det, når der er 7 mia. skattekroner på spil. Og det virker i øvrigt usandsynligt, at der ikke findes en linjeføring, der kan få en bedre forrentning end den aktuelle, når kapaciteten ved fjordkrydsningen jo er opbrugt.

Folketinget opfordres til at sætte 3. Limfjordsforbindelse på pause indtil der er lavet en undersøgelse af de foreslåede østlige alternativer (se punkt 10). Der er tid nok, da der ikke forventes bevillinger til byggearbejdet før år 2025. Beslutningen kan da træffes på et fagligt forsvarligt grundlag. Fortsætter processen uhindret, risikerer man endnu større utilfredshed med projektet, når den brede befolkning oplever, hvor indgribende det er - altså når gravemaskinerne begynder at køre i naturområderne.

Der er visse tegn på, at Vejdirektoratet har **farvet** VVM-undersøgelserne således, at Egholmforbindelsen fremstår mere attraktiv. Se [høringssvar om dette fra 100 nordjyder](#). Årsagen kan være, at Vejdirektoratet har arbejdet med Egholmforbindelsen i mange år, og det er svært at vende på en tallerken i forhold til anbefalet linjeføring.

Hovedsagen er, at der laves en kørsel af Landstrafikmodellen med de østlige forslag og evt. en VVM. Den konklusion, Vejdirektoratet derpå drager af tallene, kan evt. blive underlagt en "second opinion" fra en uvildig instans, f.eks. fra et udenlandsk ingeniørfirma. En kørsel af Landstrafikmodellen i sig selv koster vel ca. 200.000 kr.

*) Linjeføringen er dog ikke nævnt i forligets hovedtekst.

9.

Ved høringen om VVM 2011 indkom der [1511 høringssvar](#) – et antal, der aldrig var set så stort før for et infrastrukturprojekt i Danmark.

Ved høringen om VVM 2021 indkom der omkring [6800 høringssvar](#) - altså ny rekord, der i høj grad afspejlede den stigende modstand mod projektet.

Ved en høring om selve anlægsloven, der blev afholdt mellem 3. december 2021 og 2. januar 2022, blev der afgivet [1050 høringssvar](#), som endnu ikke er samlet og kommenteret af Vejdirektoratet.

En meget stor majoritet iblandt de 6800 høringssvar ved VVM 2021 ønskede, at Egholmforbindelsen blev helt droppet. Alligevel fortsætter Vejdirektoratet ganske upåvirket med at [anbefale projektet](#) med den lille forskel, at der tilføjes en støjskærm på godt 10 % af strækningen, og at en ændring, de selv har foreslået for udfletningen mod syd, bliver etableret.

Man kan måske konkludere, at offentlige høringer nærmest er uden effekt og lige så godt kan afskaffes. De er vel også ret overflødige, hvis de afholdes på et tidspunkt, hvor politikerne allerede har truffet deres beslutning på helt andre præmisser end, hvad der er den bedste løsning. Politiske forlig kritiseres ofte for at blive indgået som en slags handler, hvor alle landsdele skal have sin bid af kagen, frem for på basis af, hvor staten får mest ud af sine penge.

Andre forhold omkring manglende demokrati i beslutningsprocessen kan læses via [dette link](#).

10.

Der er udbredt enighed blandt modstanderne af Egholmforbindelsen om, at det bedste alternativ - såfremt kapaciteten for biler skal øges på tværs af Fjorden - er en udvidelse ved den nuværende forbindelse, E45.

Det forslag, der ønskes undersøgt, og som vi ikke har kunnet få undersøgt, består - foruden en bedre **forbindelse over Fjorden** - af

- en **udvidelse af motorvejen** med et ekstra kørespor ud for Aalborg og Nørresundby
- en direkte tilkørsel **fra E45 til Aalborg City Syd** via Dallvej
- en motortrafikvej **fra E39 til Thisted Landevej** ved Vadum.

Med den sidste kan man vinde ca. 2 minutter af de [4,5 minutter](#), en motorvej via Egholm kan give i besparelse for bilister mellem Svenstrup (E45) i syd og Jammerbugt kommunes 38.000 indbyggere i nord.

De ekstra ting, der skal bygges, er illustreret med mørkerødt på kortet på næste side:



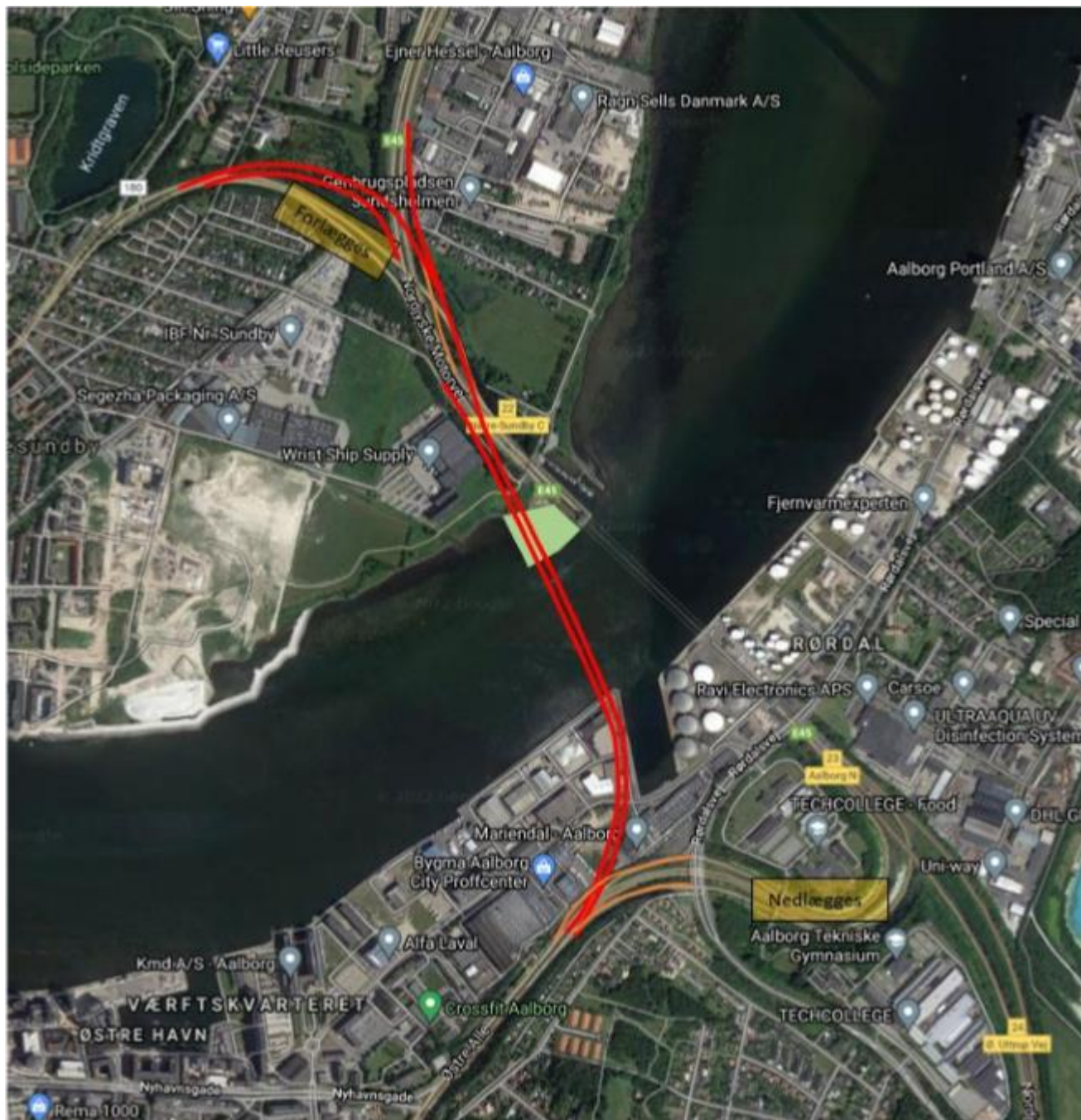
Selve passagen ved Limfjorden kan f.eks. være en **paralleltunnel** med 3 spor, hvorefter trafikken i det midterste rør vendes i pagt med de karakteristiske peaks i myldretiden. En tilsvarende tunnel i Holland, Coen-tunnelen, afvikler efter dette princip 130.000 biler i døgnet!



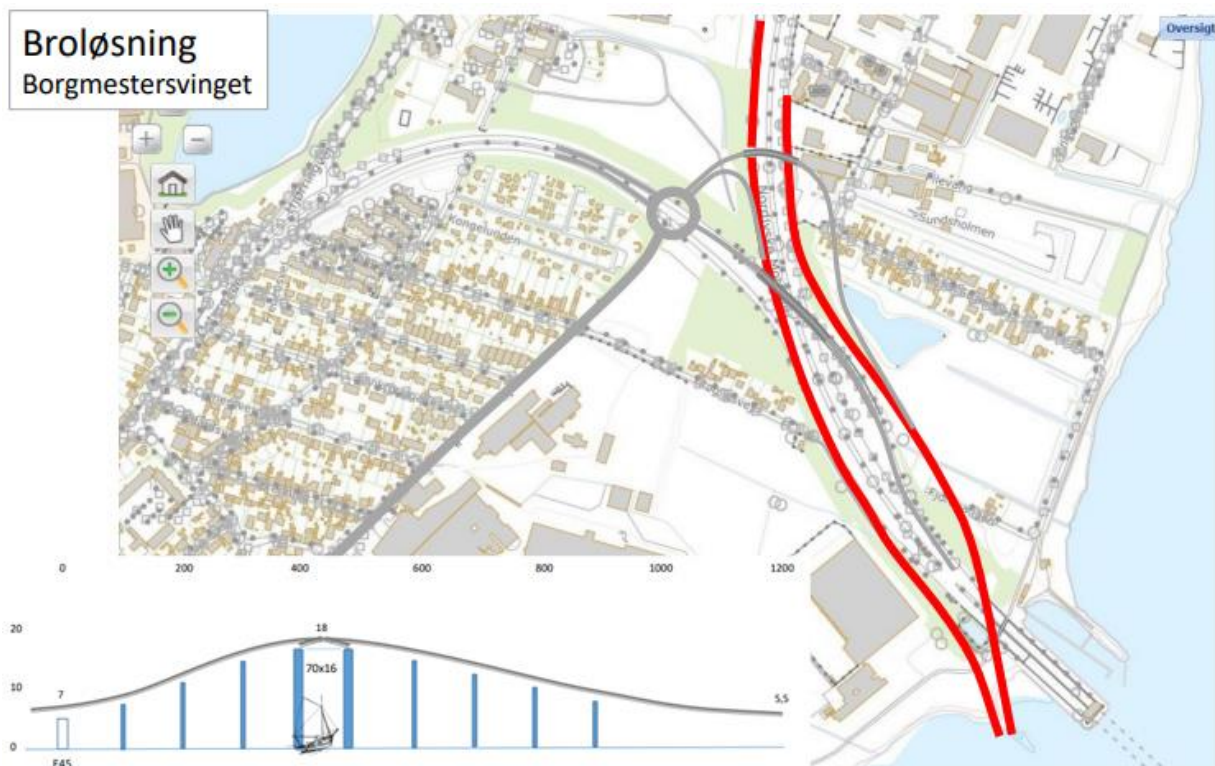
Anker Lohmann-Hansens forslag med slank tilkørsel til en paralleltunnel fra Aalborg siden.

Passagen ved Limfjorden kan også være en **ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45**, også kaldet **Citytunnel**.

Der findes flere forslag til den eksakte udformning, f.eks. følgende fra professor Otto Anker Nielsen, DTU:



Eller en ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45 kan være en **højbro med klap**, samme sted som City-tunnelen oven for. Se dette forslag fra Anker Lohmann-Hansen:



Læs mere om forslagene via disse links: [TRU Alm.del - Bilag 145: Replik Vedr. Citytunnel v3 \(ft.dk\)](#) og [www.en-3-limfjordsforbindelse.dk](#).

Prisen for de foreslåede østlige løsninger ligger på ca. **4 mia.** (ekstra tunnelrør, bro) eller **4,5 mia. kr.** (Citytunnel). Der bliver **ca. 3 mia. kr. frigjort** til andre infrastrukturprojekter med større forrentning!

I Nordjylland kunne jeg personligt foreslå følgende:

1. Ekstra god støjdæmpning langs den nuværende motorvej i byområdet.
2. En enkeltsporet bro øst for Limfjordsbroen til en ny nord-syd Plusbus fra Vodskov til Svenstrup (broen kan også rumme den gang- og cykelforbindelse, der er planlagt samme sted).
3. En nærbane mellem Tylstrup/Sulsted/Vestbjerg og Aalborg City Syd (kræver blot vigespor i enderne).



Revision af linjeføringen via Egholm vil være logisk nu, hvor regeringen har tilkendegivet, at klimainsatsen skal tillægges højere værdi, og der er konsensus omkring, at CO2 belastning ved anlæg af infrastruktur er væsentlig. At få en minister til at stoppe giver ingen effekt i sig selv. Ved sammenligning af projekternes CO2-udslip slår 3. Limfjordsforbindelse kraftigt ud med viseren. Projektet er også kritisk i forhold til trafikal afvikling, forrentning, natur, støj og opbakning fra lokalbefolkningen. Handling er påkrævet.

m.v.h. Anders Wested
Trafikalt Folkeparti, Aalborg
Lindegården 38
9400 Nørresundby
Tlf. 20489503
anderswested@live.dk