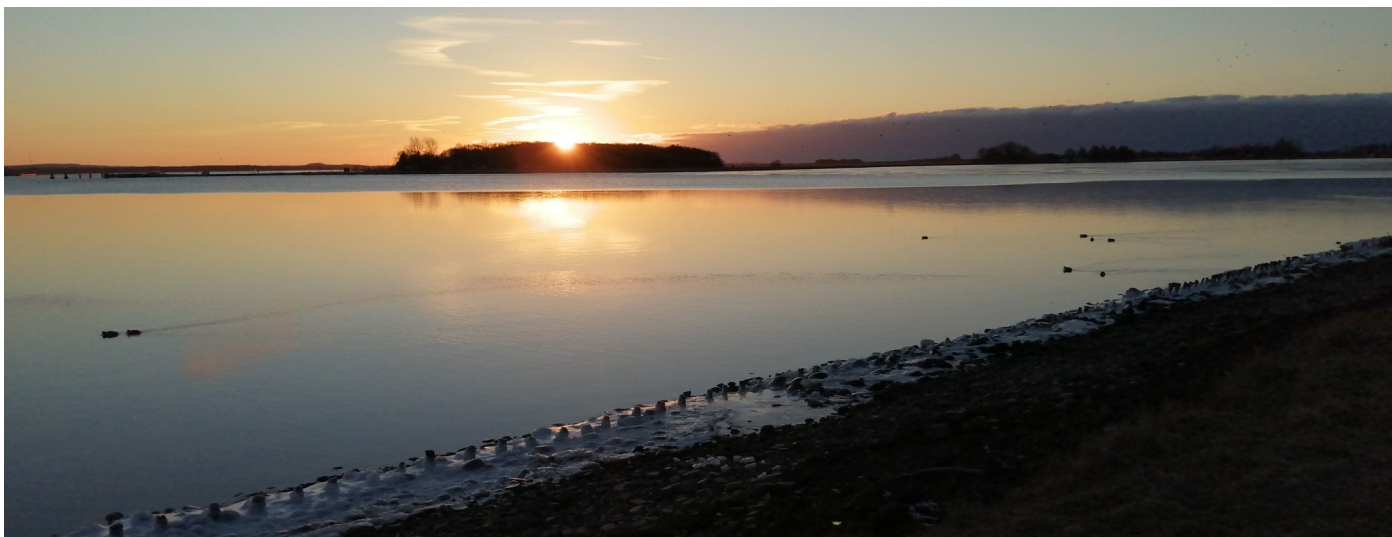




Forældet motorvejsprojekt over Egholm for 7-10 mia.

Der findes bedre løsninger. Politikerne bør vågne op.

I 2011 lavede Vejdirektoratet en rapport, VVM, som sammenlignede en vestlig og østlig linjeføring for en ny Limfjordsforbindelse. De konkluderede, at en vestlig linjeføring var bedst, fordi den dannede en ny genvej fra Thisted Landevej.

Hvad er anderledes nu?

Trafikken i Limfjordstunnelen er steget 27,5 % fra 2009 til 2019 og ligger her i 2022 over kapacitetsgrænsen, dvs. med kø i myldretiden. Den vil sikkert fortsætte med at stige op mod 2033, hvor en evt. Egholmforbindelse kan stå klar.

Egholmforbindelsen aflaster så med 24 %. Det vil ikke være nok. Herefter skal mange sendes ufrivilligt via Egholm. Dette belaster byens gader og veje eller giver omvejskørsel på motorvejsnettet på op til 20 km:



Hvis mange bilister sendes ud på store omveje hver myldretid, ophæver det fordelene ved en genvej mellem Thisted Landevej og Aalborg Syd eller Vest.

Hvad er løsningen så?

Løsningen må være at erkende, at E45 og Limfjordstunnelen er Aalborgs trafikale hovedpulsåre, som man må udbygge, så den fungerer. Det indbefatter 1 eller 2 nye tunnelrør nær de gamle.

Over 3/4 af de bilister, der krydser Limfjorden ved Aalborg, er på vej til eller fra byområdet, som er udvidet meget mod øst. Dette er en anden grund til, at en vej vest om ikke er en særlig god løsning.

Egholm-motorvejen er i det hele taget et forældet projekt, hvilket også fremgår af den faldende forrentning. I 2011 var den 7,8 %. I 2021 er den kun 3,3 %!

I de 3,3 % har man endda ikke medtaget og prissat følgende:

- det kæmpe CO2 udslip ved anlæg af vejen (mindst 272.000 ton)
- den sundhedsskadelige støj ved yderligere 10.000 boliger
- risikoen for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevand
- risikoen ved udgravning i asbest
- truslen mod sjældne dyrearter
- Naturområdets værdi for byen

Uhæderlig demokratisk proces!

En række politikere fra Socialdemokratiet, Venstre m.fl. har været så ivrige for at få motorvejen via Egholm presset igennem, at de har set stort på de demokratiske spilleregler.

Et projekt i denne størrelse skal vedtages i Folketinget på basis af en VVM-undersøgelse. Der blev lavet en VVM-undersøgelse for både en vestlig og østlig linjeføring i 2011.

I 2014 blev der indgået et politisk forlig, hvor linjeføringen via Egholm blev valgt.

Men et politisk forlig er intet andet end en beslutning truffet i en "selvbestaltet forsamling bag nedrullede gardiner." Det er ikke en folketingsbeslutning.

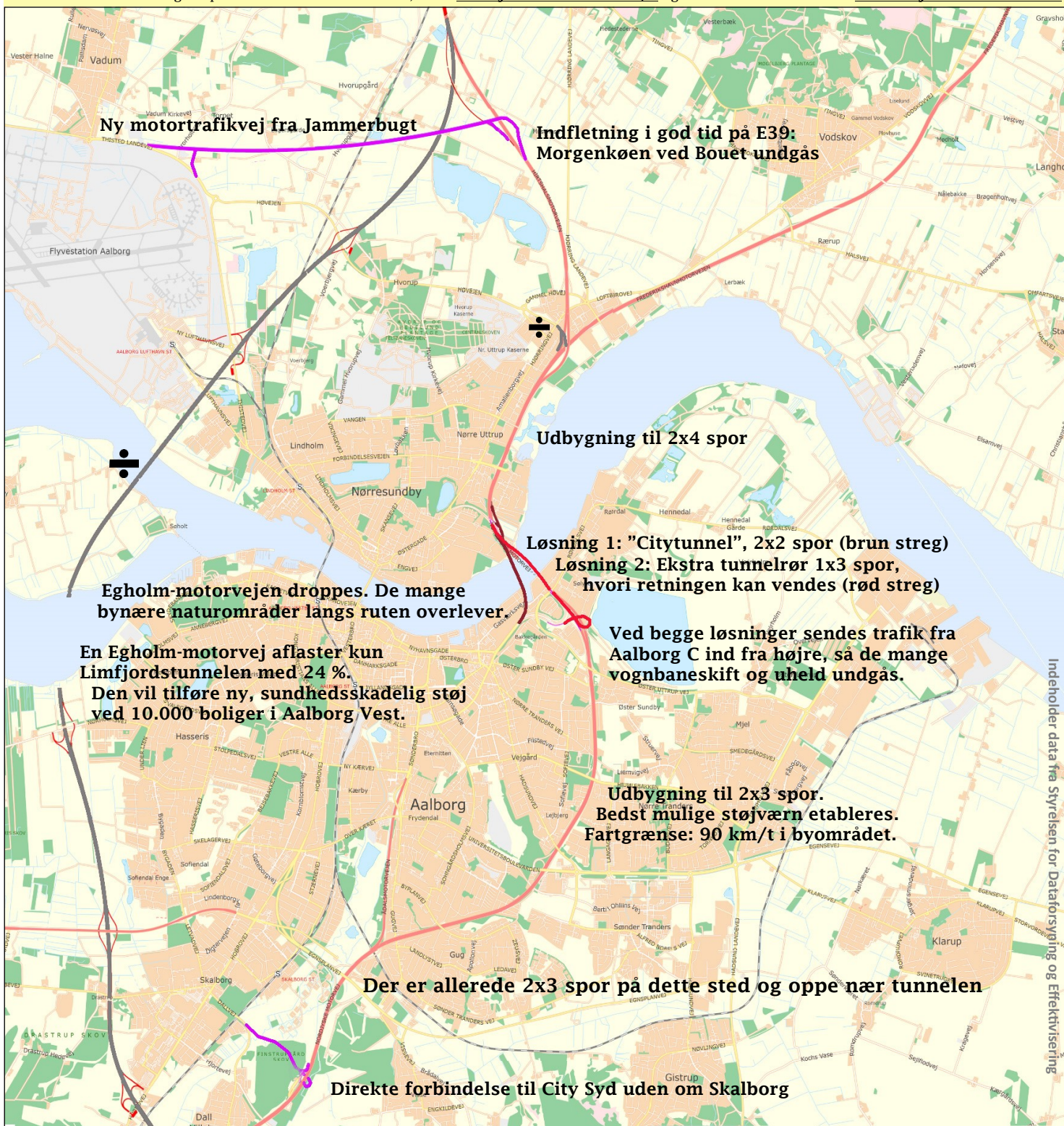
På basis af forliget, der i politikernes egen verden blev opfattet som en endegyldig beslutning, valgte transportministeren i 2019 kun at opdatere VVM for den vestlige linjeføring.

Dvs. Folketinget får nu kun mulighed for at "vælge mellem" en vestlig linjeføring.

Dette er formentlig brud på Vejloven, som omtaler et krav om "beskrivelse af rimelige alternativer.. som er relevante for projektet", når der laves Miljøkonsekvensrapporter.

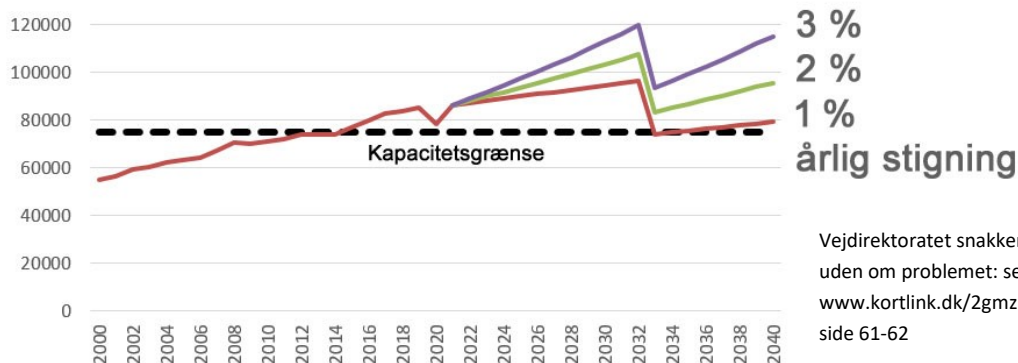
SÅDAN KAN DET GØRES: BEDRE KAPACITET OG CA. HALV PRIS

Læs mere om disse forslag fra professor Otto Anker Nielsen, DTU: 3-limfjordsforbindelse.dk/3 og Anker Lohmann-Hansen: en-3-limfjordsforbindelse.dk



Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Trafik i Limfjordstunnelen
Kombineret med en Egholmsforbindelse, der åbner 2033



Udgivet af Anders Wested,
Trafikalt Folkeparti, Aalborg
Tlf. 20489503
Trafikaltfolkeparti.dk

Vejdirektoratet snakker
uden om problemet: se
www.kortlink.dk/2gmz5
side 61-62