

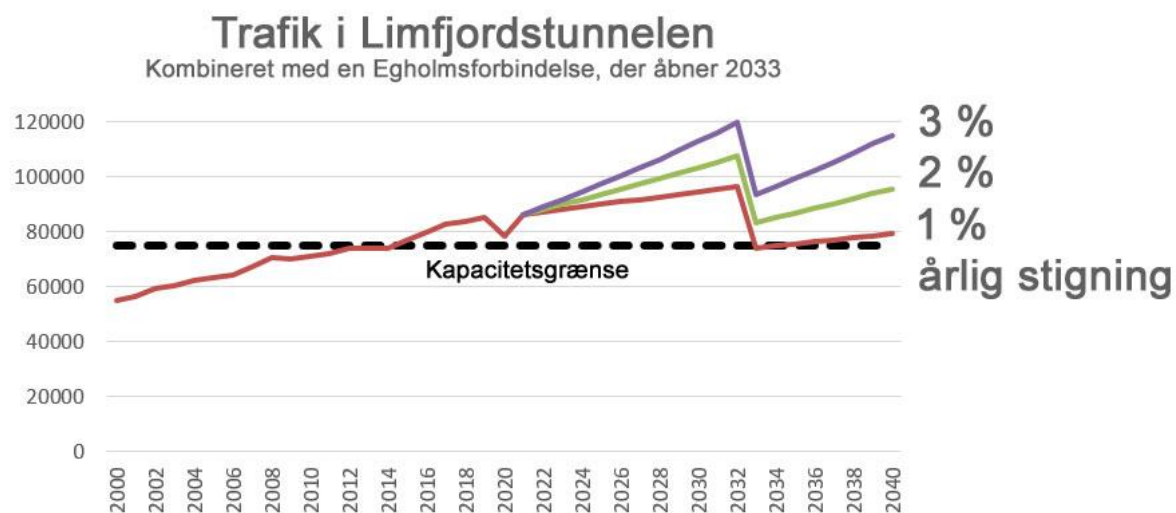
3. LIMFJORDSFORBINDELSE VIA EGHOLM – 39 KRITIKPUNKTER UDDYBET.

De 39 punkter er fremsendt til lokalpolitikere uden at der kom svar, se [brev til lokalpolitikere](#)
Dette dokument på nettet: <http://docs.denbedstevej.dk/udbygning.pdf>

1.

1. Limfjordstunnelen aflastes ikke tilstrækkeligt af en fjerntliggende Egholmforbindelse, såfremt den fjordkrydsende trafik blot stiger over 2% pr. år. i anlægsperioden (som i det forudgående årti)

Figuren nedenfor er lavet på basis af Vejdirektoratets trafiktal kombineret med en kapacitetsgrænse på 75.000 biler på hverdagsdøgn. Figuren viser, hvordan trafikken i Limfjordstunnelen må forventes at udvikle sig, hvis man åbner en Egholmforbindelse i 2033, som tager 24 % fra (som Vejdirektoratet forventer):



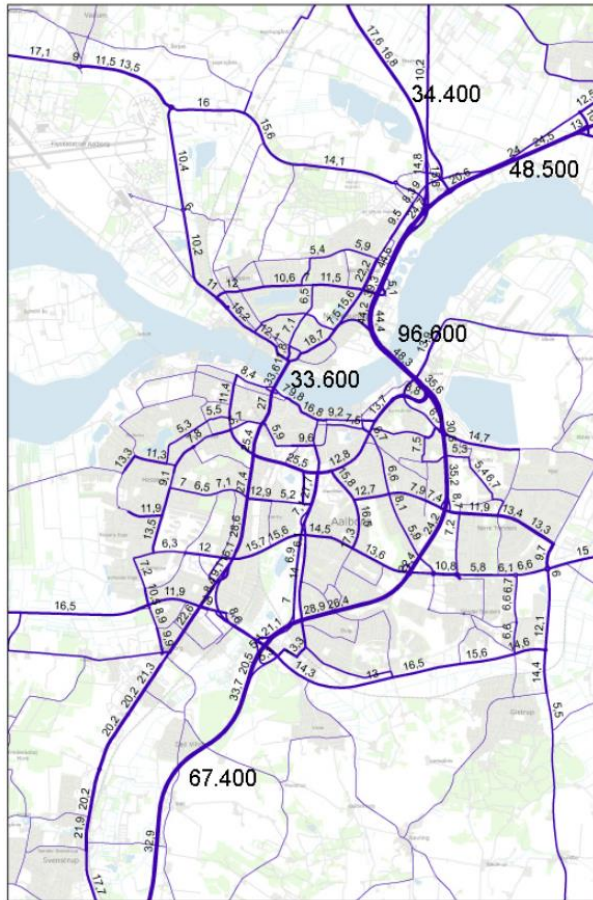
At Limfjordstunnelen ikke aflastes tilstrækkeligt med en Egholmforbindelse, bekræftes også af kortene herefter med trafikbelastning - Vejdirektoratets bud på situationen med en Egholmforbindelse, hvis denne åbnes 2030:



Kilde: [Egholmlinjens rolle i vejnettet 2030 \(en-3-limfjordsforbindelse.dk\)](http://en-3-limfjordsforbindelse.dk) af Anker Lohmann-Hansen.

2.

2. En Egholmforbindelse giver ikke den ønskede aflastning af trafikken i Aalborg Centrum (kun 9 %)



Heller ikke i Aalborg Centrum får man en markant aflastning. Trafikkortene er rekvireret ved Vejdirektoratet. De viser et fald på kun 9 % (fra 33.600 og 30.700), hvis Egholmforbindelsen tilføjes langt ude vest for centrum.

3.

3. Genvejsvirkningen er begrænset. Der dannes alene en mærkbar genvej til området nordvest for Aalborg, hvor Vesterhavet fylder det meste

Fra [VVM 2021](#), [trafikale beregninger](#):

Ændringer i rejsetid som følge af Egholmlinjen

Tabel 2 - Rejsetid til E45 ved Svenstrup Syd ved fri kørsel

Fra:	Via Egholmlinjen	Via Limfjordstunnelen	Forskel
Skagen	69 min	70 min	1 min
Frederikshavn	42 ½ min	39 ½ min	- 2 min
Hjallerup	23 min	19 ½ min	- 2 ½ min
Hjørring	33 min	34 min	1 min
Brønderslev	21 ½ min	22 ½ min	1 min
Løkken	38 ½ min	39 ½ min	1 min
Aabybro	17 ½ min	22 min	4 ½ min
Brovst	29 ½ min	34 min	4 ½ min
Vestbjerg (E39)	12 min	13 min	1 min



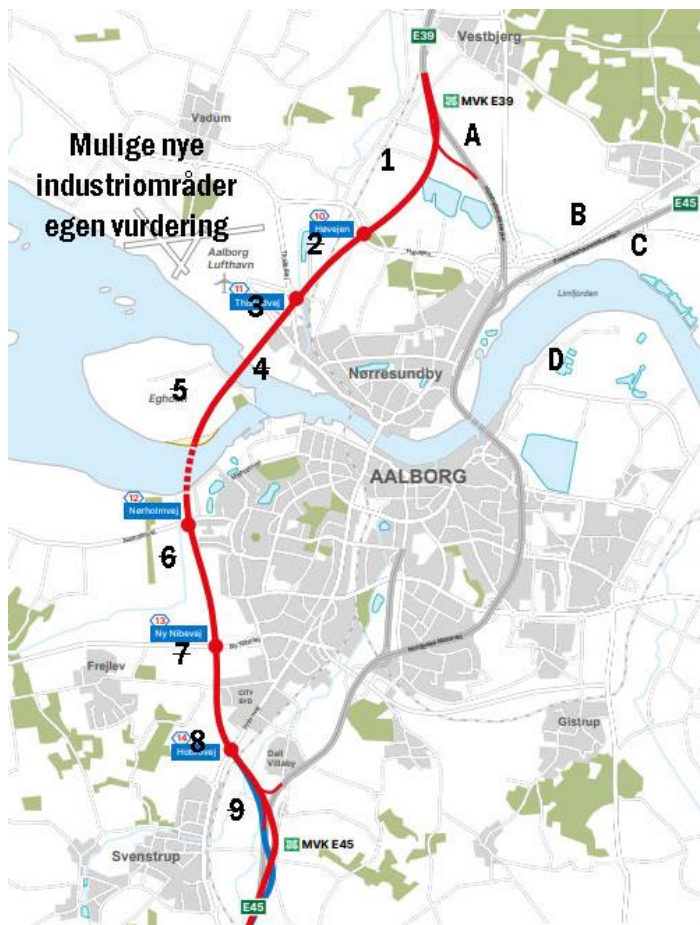
Med en motorvej for 7-10 mia. kr. opnås uden for myldretiden en tidsbesparelse på 4 ½ minut via genvejen fra E45 syd (Svenstrup J) til området nordvest for Aalborg.

Dette område ligger i Jammerbugt Kommune, som har ca. 38.000 indbyggere. Genvejen opnås til byerne Aabybro/Pandrup og Brøst, nogle tyndt befolkede landområder samt til moser og fuglereservater (mørkegrå markering), plantager (grøn markering), et militært øvelsesterræn (lilla markering), sommerhusområder (blå markering). Resten i den retning er hav.

Kilde [trafikberegninger med Landstrafikmodellen \(vejdirektoratet.dk\)](https://www.vejdirektoratet.dk/trafikberegninger-med-landstrafikmodellen)

4.

4. Området vest for Aalborg egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn.



Område 1 og 8 ligger også tæt på eksisterende motorveje

Område 2, 4 og 5 er deciderede naturområder

Område 6 ligger kun 1-2 m. over havets overflade

Område 7 er beskyttet vandindvingsområde

Område 9 er en fugtig ådal, som motorvejen skal føres hen over via en bro

Område A-D er uudnyttede områder nær de eksisterende motorveje

Kun område 3 kan få særlig fordel som nyt industriområde via en vestlig motorvej.

5.

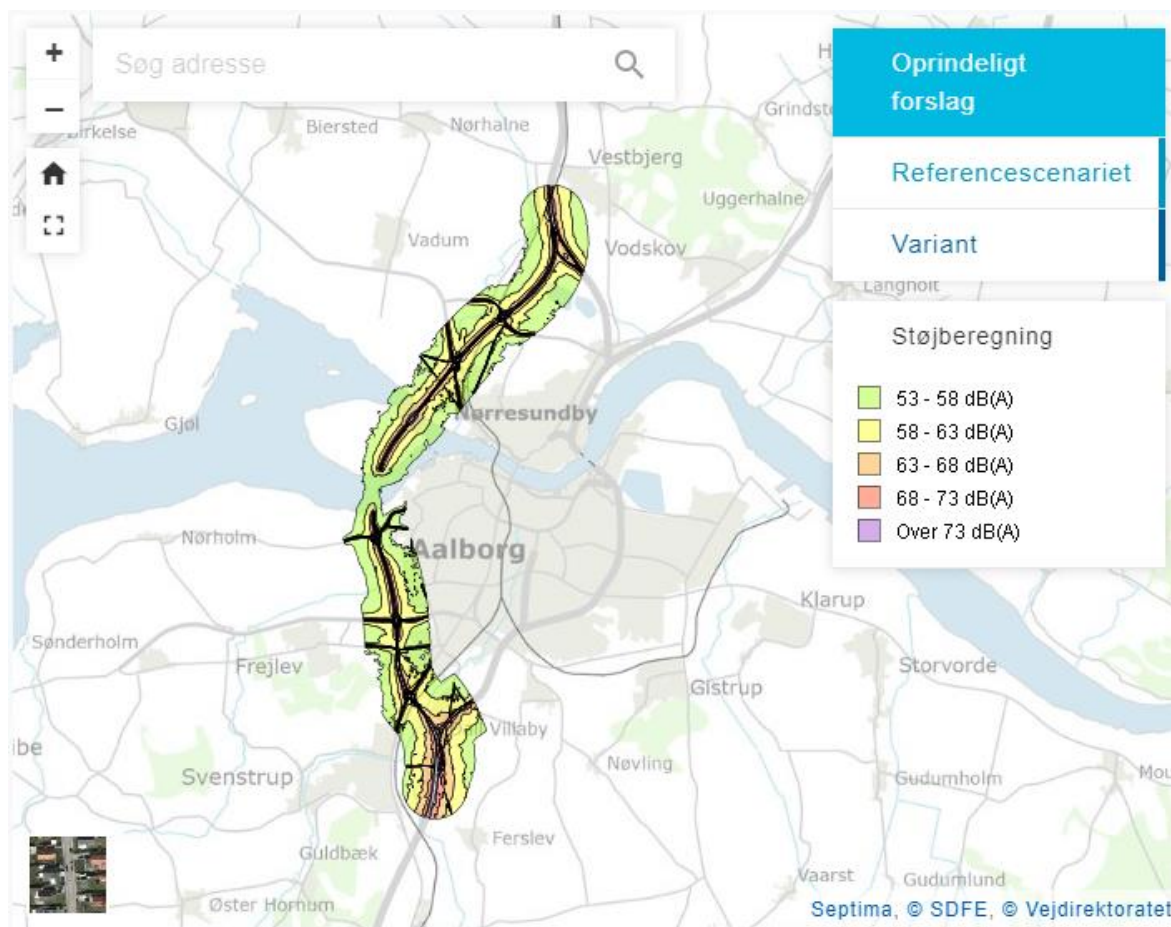
5. Byudvikling bør starte med en kommuneplan, ikke presses igennem via vejbyggeri, som ødelægger naturværdier i det område, nogen vil bebygge

Dette kan især vedrøre område 2, 4 og 5 oven for

6.

6. En Egholmmotorvej giver ny, sundhedsskadelig støj til op mod 10.000 boliger pga. Vestenvinden.

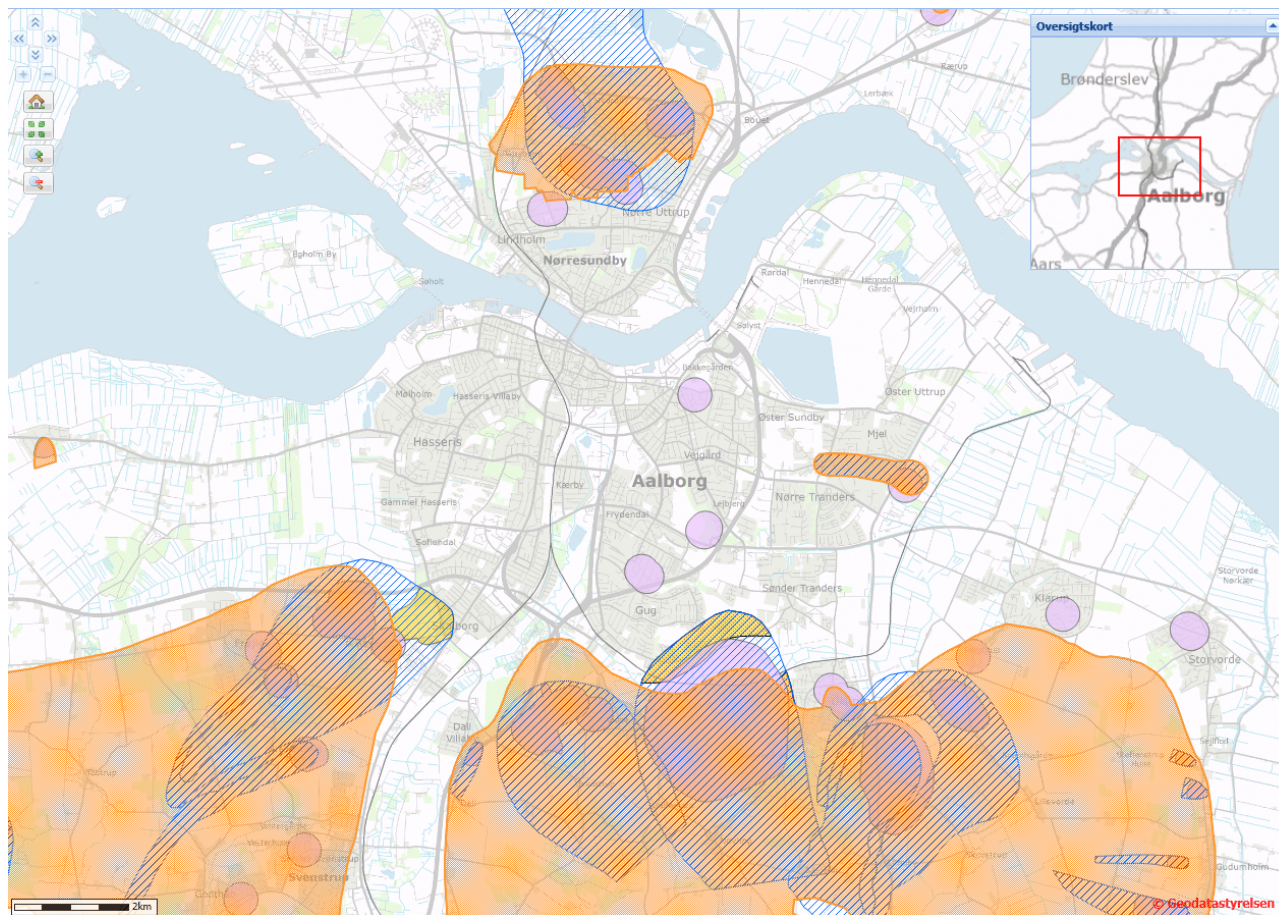
Hvis støjgrænsen sættes til 53 dB, som [anbefalet af WHO og Force Technology](#), betyder det, at der er sundhedsskadelig støj i alle de med grønt markerede områder på det interaktive kort [Støj | Vejdirektoratet](#) i VVM 2021.



I undersøgelsesområdet, der strækker sig 1 km. på hver side af motorvejen, lå der i 2011 ca. 13.000 boliger ifølge [VVM 2011 rapport 379](#) side 117. Efterfølgende er de store boligområder i Hasseris Enge (Poul Anker Bechs vej og Anna Anchers Vej) kommet til. Tallet 10.000 er derfor sat lavt.

7.

7. Vejbyggeriet kan medføre forurening af drikkevandet til store dele af Aalborg



Kortet viser vigtige opsamlingsområder for drikkevand nær Aalborg. En Egholmmotorvej vil køre igennem kritiske steder såvel syd som nord for Fjorden.

8.

8. Der er en ikke-afklaret risiko ved, at man skal grave i asbestdepoter

Se spørgsmål til transportministeren fra Susanne Zimmer efterår/vinter 2021 samt punkt 18 herunder.

9.

9. Flere sjældne og truede dyrearter risikerer stærkt forringede levevilkår

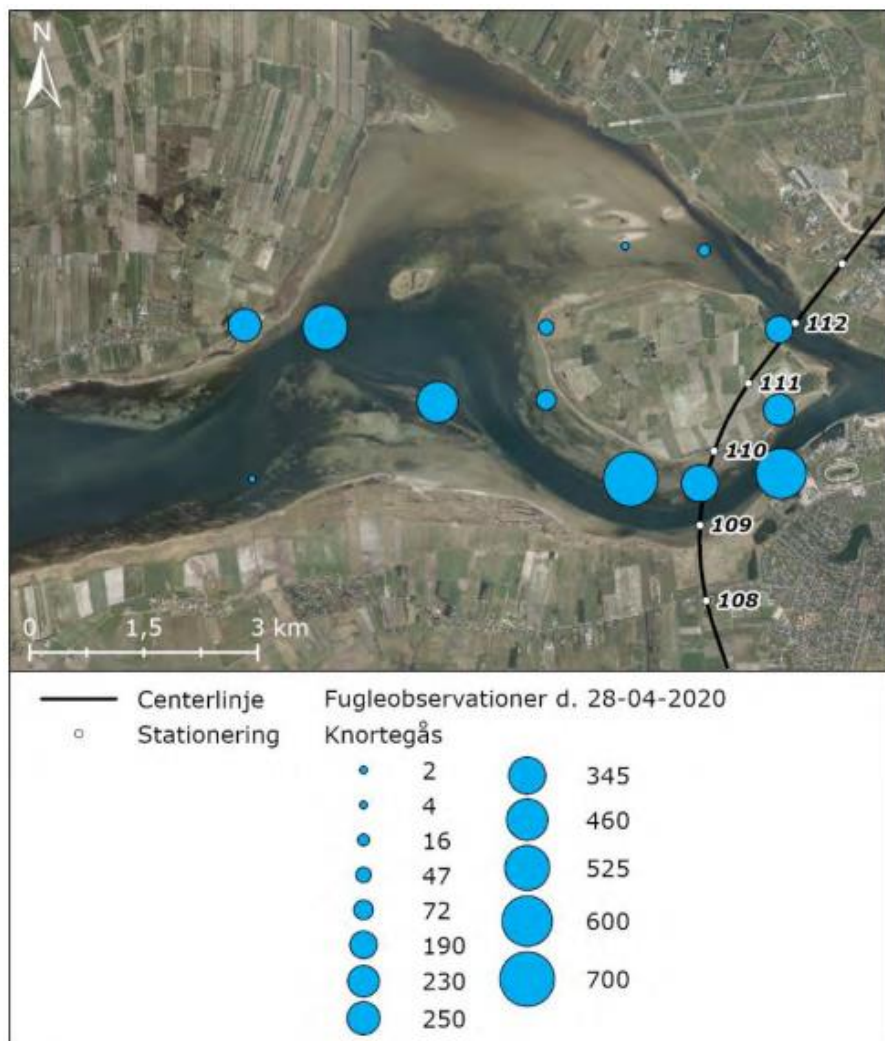
Naturen på Egholm kan på rigtig mange måder tage skade ved anlæg af en motorvej tværs over øen.

Se høringssvar fra Egholms Venner side 400-448 i "Bilag med alle vedhæftede høringssvar - høring af lovforslaget for 3. Limfjordsforbindelse .pdf" via [Høringsportalen](#).

Det går bl.a. ud over arterne strandtudse og lysbuget knortegås.



Lysbugede knortegæs – en af DK's mest beskyttede arter – provianterer i "Mudderet" ved Statsbroen, tæt på linjeføringen.



Figur 4-9 Fordeling af lysbuget knortegås omkring Egholm d. 28-04-2020.

Fra en undersøgelse lavet af Rambøll.

10.

10. Aalborg mister attraktivitet, hvis byen på et kort fremtræder som trængt mellem to motorveje



Et fiktivt kort med motorvejen indtegnet.

11.

11. Mange bynære, smukke, rekreative områder vil miste deres værdi med en motorvej tværs igennem

Vigtige naturområder, se kort herunder:



Egholmfærgen fragter hvert år over 100.000 passagerer– langt de fleste turister. I Corona-perioden nåede antallet af passagerer op på over 200.000 om året.

Udsigtspunktet ud over fjorden ved Verdens Ende i Lindholm Fjordpark besøges formentlig af 100.000 årligt (10-15 gående / cyklende / løbende i timen 10-15 timer i døgnet), og er undervurderet af [VVM](#).



Lindholm Fjordpark med udsigt til Egholm og stien mod Verdens Ende.



Et af mange protestarrangementer mod motorvejen med levende musik ved Verdens Ende.

Også på Aalborgsiden går mange tur ved Fjordengene for at se de flotte solnedgange langs Fjorden, formentlig også 100.000 årligt.

12.

12. Folkesundheden vil reduceres med færre bynære, rekreative områder til rådighed.

Som erstatningsnatur henviser kommunen til et område med naturgenoprettelse i Hammer Bakker ca. 10 km. nord for Aalborg C. Vil man motionere her, skal man først arrangere transport med bil, bus eller cykel. Det er lettere at motionere i områder langs kanten af byen.

13.

13. Man kan bruge de 300 hektar bedre, f.eks. i forhold til biodiversitet/CO2-fangst/naturpark

"For at kunne anlægge motorvejen skal der erhverves ca. 280 ha til selve vejanlægget og ca. 85 ha til midlertidige arbejdsarealer." citat side 84 i [udkast til lovforslag](#)

14.

14. Prisen på over 7 mia. er svimlende høj pr. km. sammenlignet med andre infrastrukturprojekter

Prisoversigt kan ses [her](#). Den lille strækning, der skal udvide kapaciteten ved Aalborg (20 km), er dyrere end udvidelse af E45 fra Kolding til Aarhus Nord (100 km)!

15.

15. Den sumpede undergrund f.eks. syd for Egholm kan fordyre projektet uventet

Det vanskelige Aalborg-sand findes langs den nordlige bred af Limfjorden ved Aalborg. Der er lavet meget grundige undersøgelser af dette nær Limfjordstunnelen, fordi tunnelen er sunket et stykke ned i sandet i den nordlige ende. Der er næppe så grundige undersøgelser nær Egholm. (Limfjordstunnelen viste sig ved undersøgelsen at kunne holde længe, men den dag, den ikke holder længere, er det vigtigt at have et alternativ tæt på, da mange store veje fra byområdet fører til dette sted).

16.

16. Stigende priser på cement, jern, olie, asfalt og arbejdskraft kan øge anlægsprisen markant

Timelønnen er steget med 3,8 procent på DA-området i første kvartal af 2022. Stålspriserne er steget med 159 procent på et år. Der er desuden stigende priser på cement, asfalt, dieselolie m.m. Man kan ikke udelukke en endelig pris på 10-12 mia. kr.

17.

17. Man har ikke medregnet prisen på omlægning af forsyningsledninger

Se side 16 og 17 i [dette dokument](#). Samt [TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 386: Svar på TRU spm. 386.pdf \(ft.dk\)](#)

18.

18. Man har ikke medregnet ekstra udgifter til håndtering af asbest

Mange betvivler, om Vejdirektoratet har afsat det fornødne til **håndtering** af asbest i linjeføringen. Se [kilde \(side 58-62\)](#) samt spørgsmål til ministeren [TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 622: Svar på TRU spm. 622.pdf \(ft.dk\)](#) samt denne artikel: [Ministeren slår fast: Fjordbunden skal undersøges for asbest | Nordjyske.dk](#).

19.

19. Selv med den nuværende pris er forrentningen faldet fra 7,8 % (VVM 2011) til 3,3 % (VVM 2021)

»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.” Kilde [denne JP artikel](#). Professor Otto Anker Nielsen, DTU, har to gange henvendt sig til Transportudvalget med samme budskab samt et forslag til en bedre og langt billigere løsning, se [www.3-limfjordsforbindelse.dk/3](#)

Forrentning 7,8 % 2011, se [VVM 2011](#) side 145. Forrentning 3,3 % 2021, se denne side i [VVM 2021](#). Da trængslen er steget, virker det underligt. Forklaringen kan være, at forrentningen er steget tilsvarende på den østlige løsning, men man har ikke opdateret undersøgelsen af denne.

20.

20. Værdisætning af det høje CO2 udslip i anlægsfasen er ikke medregnet i opgørelsen af forrentningen

Forrentningen forsvinder 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."

21.

21. CO2-udslippet i anlægsfasen er muligvis vurderet alt for lavt i forhold til tidssvarende beregninger

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.](#)

22.

22. Aalborg kommune får ekstra udgifter til udvidelse af f.eks. Annebergvej og Ny Nibevej/Hobrovej krydset

Størstedelen af trafikken, der krydser Limfjorden har udspring eller mål i Aalborg byområde. Efterhånden som Limfjordstunnelen fyldes op igen, og ved uheld i denne, skal store mængder trafik kanaliseres over mod tilkørslen på Nørholmsvej, hvilket forventes at ske via Annebergvej, der kun har et enkelt spor i hver retning. Krydset Ny Nibevej/Hobrovej er allerede i dag overbelastet. Bygger man Egholm-motorvejen skal dette kryds desuden ekspedere trafik mellem de to motorveje f.eks. fra Vestvendsyssel mod Aalborg Øst i myldretiden, hvor Limfjordstunnelen må forventes at være præget af trængsel. Dette kræver muligvis ombygning til niveaufri skæring.

23.

23. Aalborg kommunes tilskud på 600 mio. til et statsligt motorvejsanlæg er også en samfundsomkostning

Det vides ikke, om de 600 mio. samt ekstra udgifter til lokalveje er medregnet som anlægsomkostning i beregningen af samfundsmæssig forrentning.

24.

24. Omvejskørsel i myldretiden via Egholm vil efter få år overgå gevinsten ved en ny omfartsvej vest om

Som vist under punkt 1 opstår der hurtigt igen trængsel i Limfjordstunnelen. Derefter må den overskydende trafik henvises til omvejen via Egholm. Med udgangspunkt fra E45 nord til Aalborg Ø, er omvejen ca. 20 km (evt. lidt mindre ved krydsning via Ny Nibevej som nævnt i punkt 23).



25.

25. Projektet frarådes af landskendte trafikeksperter som Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen

Se kilder under punkt 19.

26.

26. Der forventes et trafikspring på 6 % ved fjordkrydsningerne. Øget bilkørsel er uønsket i forhold til CO2

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af en 3. Limfjordsforbindelse ved Egholmlinjen (HDT 2030) - Afrundet

Lokation	HDT 2030 i basis situationen	HDT 2030 med Egholmlinjen	Ændring i HDT	Ændring i Procent
Egholmtunnelen	-	32.500	-	-
Limfjordbroen	33.600	30.700	-2.900	-9%
E45 Limfjordtunnelen	96.200	73.300	-23.000	-24%

Kilde [trafikberegninger med Landstrafikmodellen \(vejdirektoratet.dk\)](https://www.vejdirektoratet.dk/trafikberegninger-med-landstrafikmodellen) side 7.

Basis $33.600 + 96.200 = 129.800$

Med Egholm: $32.500 + 30.700 + 73.300 = 136.500$

Det sidste er 5,2 % mere fjordkrydsende trafik (dog ikke 6 %).

27.

27. Nye trafikprognoser efter VVM 2021 viser, at kapaciteten snarere bør udvides nær Limfjordstunnelen

Den store stigning i trafikken i byens østlige del omtales i [dette læserbrev](#) fra Nordjyske 12/3-2022.

28.

28. Nye trafikprognoser efter VVM 2021 viser, at E45 alligevel bør udvides til 3 kørespor ved Aalborg

Se punkt 27.

29.

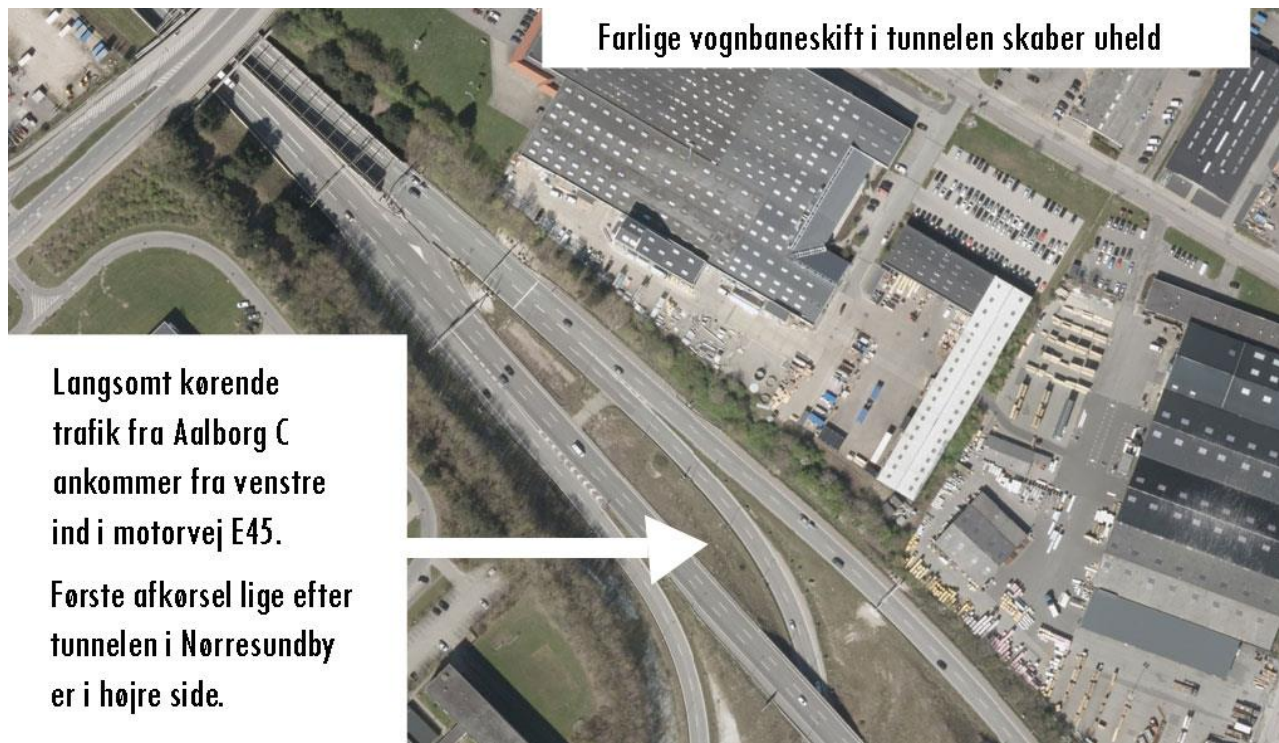
29. Den utilstrækkelige aflastning af E45/Limfjordstunnelen vil medføre, at der fortsat vil være mange uheld/hændelser disse steder

Ved en trafikmængde som i dag (jfr. punkt 1) og uden ombygning af E45's uheldigt indrettede indfletninger i det nordlige Nørresundby og nær Limfjordstunnelen må man fortsat forvente mange uheld - som illustreret på dette kort:



30.

30. En udvidelse af E45/Limfjordstunnelen kan forebygge uheld. Dette er en mere robust løsning end at tilføje en to-spors motorvej vest om byen, der kan bruges til omkørsel ved uheld



Farlige vognbaneskit i tunnelen skaber uheld

Langsomt kørende trafik fra Aalborg C ankommer fra venstre ind i motorvej E45.

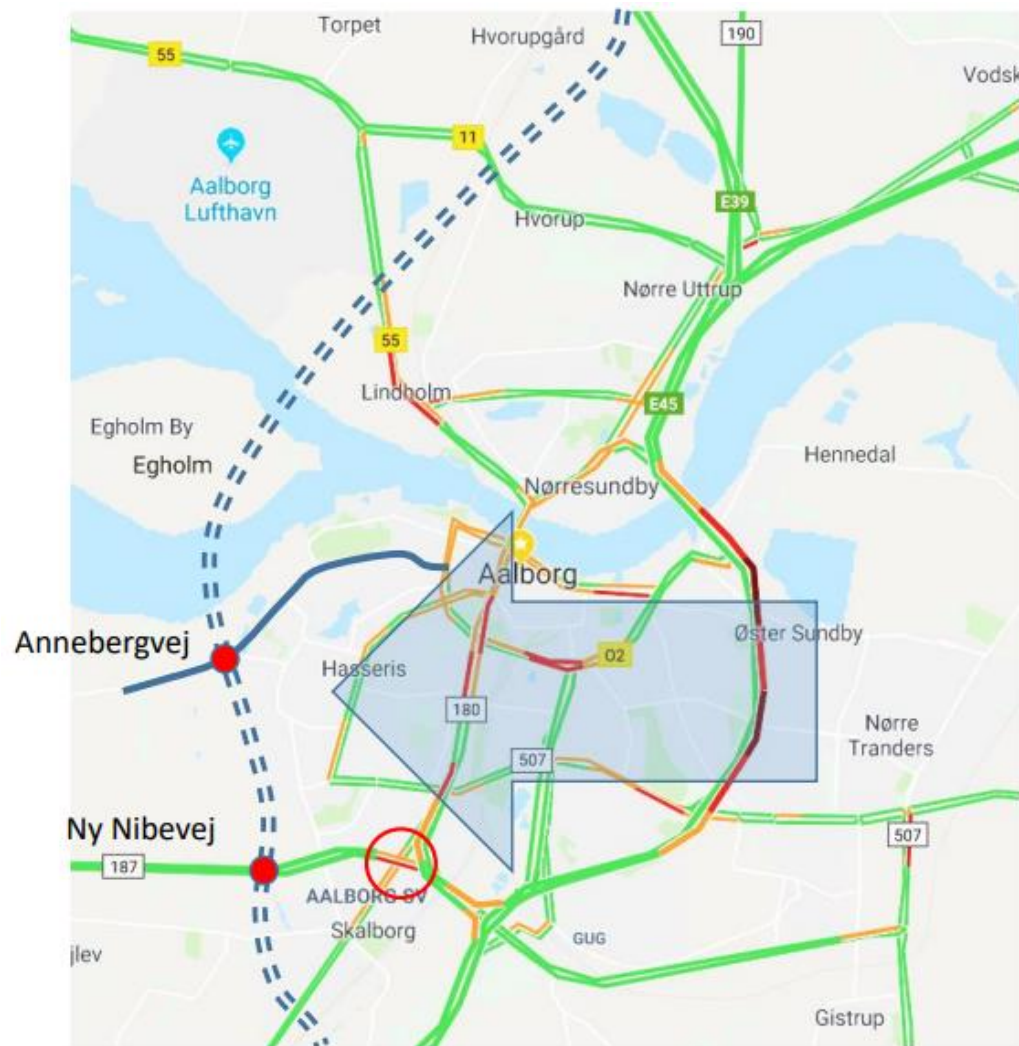
Første afkørsel lige efter tunnelen i Nørresundby er i højre side.

31.

31. Ved uheld i Limfjordstunnelen vil trafikken blokere på Kong Christians Alle og Annebergvej

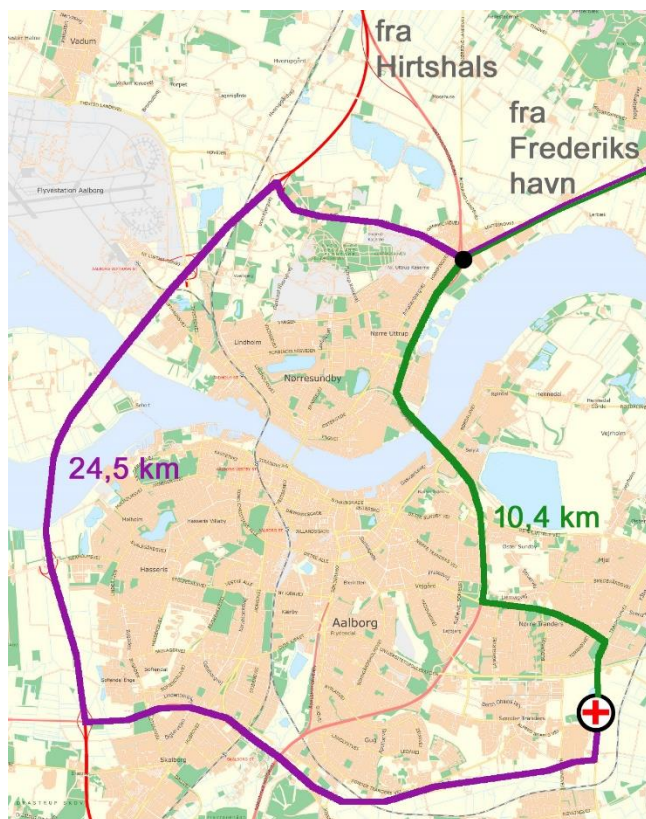
Kong Christians Alle og Annebergvej bliver nogle af de store flaskehalse ved uheld i Limfjordstunnelen. Dette er en konsekvens af, at [3/4 af den trafik, der skal over fjorden, kommer fra byområdet](#) og skal presses via denne enkeltsporede vej ud mod

Nørholmsvej-motorvejstilkørslen ved uheld. Sammenbruddet af trafikken på Annebergvej ved uheld i Limfjordstunnelen omtales også i [dette dokument](#), på næstsidsste side. Illustration herfra:



32.

32. Ved uheld i Limfjordstunnelen skal ambulancer nord(øst) fra ud på en uacceptabel lang omvej via Egholm på vej mod det nye regionssygehus



Størstedelen af omkørselsstrækningen foregår endda på enkeltsporede landeveje, ikke motorvej!

Bedre vil det være at forebygge uheld på E45 ved at ombygge de tilkørsler, der alt for ofte forårsager uheld, bygge et eller to ekstra rør under Fjorden nær den nuværende tunnel samt udvide E45 til 2x3 spor ud for Aalborg.

33.

33. Miljøministeriet har påtalt flere fejl i beslutningsmaterialet, som undersøges nu

Miljøministeriets høringssvar kan findes som et af de sidste i [dette link](#). Vælg "Bilag med alle høringssvar" og se side 892-931. Anlægsloven er i den forbindelse udskudt, hvilket der står mere om [her](#).

34.

34. Anlægslovens §5 og §6 sætter demokratiske institutioner og rettigheder ud af kraft på uacceptabel vis

De kritisable paragraffer §5 og §6 kan ses [her](#). Man ønsker øjensynligt at sikre fremdriften af projektet uanset at der fremkommer kritik som indikerer, at det vil være irrationelt for staten at anlægge vejen.

35.

35. Aftalen om linjeføring er truffet på et lukket møde uden kompetence (ikke af Folketinget)

Linjeføringen af dette projekt til over 7 mia. er så væsentlig en beslutning, at den rettelig hører hjemme i folketinget. Ikke mindst fordi linjeføringen har været den mest debatterede sag i Nordjylland i årtier.

Men fastsættelsen af linjeføringen er sket via en række forlig indgået bag lukkede døre på Christiansborg - endda på et grundlag, der ikke længere er gældende:

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.

36.

36. En offentlig høring med 7800 høringssvar har reelt været uden betydning for den politiske proces

De 7800 høringssvar til [VVM 2021](#) med sidste frist 30/4 2021 kan ses [her](#). Man kan meget hurtigt fornemme at ca. 90 % er stærkt imod projektet som sådan. Vejdirektoratets sammenfatning og notater om høringen kan ses [her](#). På tidspunktet for høringen lå der allerede et forlig på Christiansborg om, at linjeføringen skulle gå vest om. Men det var jo ikke en folketingsbeslutning! Alligevel mente transportministeren, at der kun skulle udarbejdes en opdateret VVM (og høring) for den vestlige linjeføring. Med Danmarksrekord i antal høringssvar både i 2011 (1511 stk.) og igen i 2021 (7800 stk. fordelt på ca. 3400 personer) tyder meget på, at Egholm-forbindelsen forsøges gennemført i stærk modstrid med befolkningens ønsker. Endnu en [høring - for selve anlægsloven](#) - blev afholdt med sidste frist 2/1 2022 og efterlader samme indtryk.

37.

37. Et stort flertal i den lokale befolkning er imod linjeføringen jfr. gentagne opinionsundersøgelser

Der er gennemført tre opinionsundersøgelser i Aalborg/Nordjylland af Jysk Analyse A/S, hvor de adspurgte kunne vælge ligeligt mellem en østlig og vestlig linjeføring. Der var stort flertal for en østlig linjeføring i alle undersøgelserne. Se nærmere via <http://3-limfjordsforbindelse.dk/opinion>

38.

38. Der er udsigt til endnu større folkelig modstand, hvis gravemaskinerne begynder at køre

Selv om en række partier, der udgør flertallet i Aalborg Byråd og Region Nordjylland har låst sig fast på en vestlig linjeføring, er der alligevel tegn på, at sagen flytter stemmer. Ved sidste valg mistede borgmesteren i Aalborg halvdelen af sine personlige stemmer, og Socialdemokratiet mistede deres absolutte flertal. Partier, der havde modstanden mod Egholmforbindelsen som et højt prioriteret emne, **vokse**de fra 2 til 7 mandater. Hvis projektet bliver alvor, og gravemaskinerne tager fat i alle de vestlige naturområder - inklusive Egholm - må man forvente en folkelig reaktion, som kan forskyde det politiske billede yderligere.

39.

39. Der er udsigt til retssager, der kan forsinke, fordyre eller forhindre den vestlige motorvej

Aalborg har en stor forening "Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen", som bl.a. har fokus på den demokratiske proces og jura omkring 3. Limfjordsforbindelse. Foreningen varsler retssager mod ulovligheder, såfremt der en dag foreligger en vedtaget anlægslov at binde en sådan retssag op på. Borgerbevægelsen har bl.a. udtalt sig via en række høringssvar i forhold til anlægsloven, se side 188-272 i "Bilag med alle vedhæftede høringssvar - høring af lovforslaget for 3. Limfjordsforbindelse .pdf" via [Høringsportalen](#).

Mvh. Anders Wested
Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38
9400 Nørresundby
Tlf. 20489503
anderswested@live.dk

29/5-2022