

Nørresundby 1-11-2023

Åbent brev til transportministeren og transportudvalget og regeringen

Dette brev har fokus på *demokrati*. Demokrati er en styreform, som vi er meget glade for i Danmark, og som bl.a. Venstre ofte har vist stor vilje til at kæmpe for i andre lande. Men hvad med vores eget land. Er det danske demokrati godt nok, også i den del af Danmark, der ligger langt fra Christiansborg?

Vi har i Danmark repræsentativt demokrati. Kernen i dette er, at man overlader det til andre – de folkevalgte – at træffe beslutninger.

Men demokrati fungerer bedst, når der også mellem valgene findes en vis interaktion med befolkningen. Hvad skal vi ellers bruge *ytringsfrihed* til? Hvad skal vi ellers bruge *offentlige høringer* til? Hvad skal vi ellers bruge en *åben debat i folketinget* til? Hvad skal vi ellers bruge *input fra fagfolk* til? Disse fire ting har jo ingen værdi, hvis en beslutning er truffet og låst fast via interne aftaler på Christiansborg.

Linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse bør besluttes med respekt for demokratiet

De to oftest nævnte alternativer er en rute vest om Aalborg City via øen Egholm for 8-9 mia. kr. og en udvidelse af den nuværende motorvej E45 (inkl. ekstra tunnel) for 4-5 mia. kr.

- Linjeføringen af 3. Limfjordsforbindelse har været det mest diskuterede politiske spørgsmål i Nordjylland i rigtig mange år. Det er en kontroversiel sag, der engagerer virkelig mange, og som alene af den grund bør behandles på optimal vis i de demokratiske processer.
- Limfjordsforbindelsen er et meget dyrt projekt med et stort prisspænd mellem alternativerne. Også af denne grund er der brug for en optimal og saglig behandling.
- Limfjordsforbindelsen er desuden et teknisk anlæg, hvorfor en løbende kommunikation med ingeniører og forskere bør spille en vigtig rolle i beslutningsprocessen frem for, at alt er låst fast.

Et statsligt projekt til 8-9 mia. med stor lokal effekt kræver seriøs behandling

- Ytringsfrihed og debat og argumenter og høringssvar og opdaterede data og ekspertudtalelser skal tillægges betydning.
- Beslutningen om linjeføring skal træffes på basis af et opdateret vidensgrundlag med flere undersøgte løsningsforslag, svarende til dem, der indgår i den offentlige debat.
- Der skal på denne baggrund foregå en debat om linjeføringen i folketinget, hvori udfaldet ikke må være fastsat på forhånd.
- Befolkningen skal via debatten i folketings salen kunne få indsigt i, hvilke overvejelser og bevæggrunde, der ligger bag det endelige valg af linjeføring.

Det står direkte i *Vejloven*, at de VVM-redegørelser, der danner grundlag for folketingets beslutninger, skal indeholde *vurdering af rimelige alternativer*. Det er jo ikke tilfældet her!

Forlig og høringer i sagen

Når man i folkeskolen lærer om demokrati, handler det bl.a. om, at man skal prøve tage del i den offentlige debat, hvis der er noget, man er utilfreds med, og prøve at få nogle gode argumenter skubbet ind i diskussionen om en sag.

I denne sag kommer disse idealer så at sige på tværs af det politiske arbejdsredskab, der hedder "forlig". Et forlig mellem en række transportordførere i 2014 "fastlagde" nemlig linjeføringen. Det var ikke en folketingsbeslutning!

Men forliget har alligevel medført, at det ikke har nyttet noget som helst at engagere sig efterfølgende – f.eks. via de høringer, hvor borgerne faktisk er blevet opfordret til at bidrage med høringssvar.

Linjeføringen fra mødet i 2014 blev i 2021 kopieret til aftalen "Infrastrukturplan 2035". En revurdering af linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse blev næppe foretaget i den anledning.

Forliget i 2021 blev indgået midt i en periode, hvor der fandt en VVM-høring sted om den nyeste VVM for 3. Limfjordsforbindelse. Det kan på ingen måde kaldes en hæderlig demokratisk praksis at træffe væsentlige beslutninger om et projekt midt i høringsproces om dette!

Dertil kom, at høringen udelukkende blev lavet for den vestlige linjeføring. Der blev ikke gennemført hverken trafikberegninger eller VVM for alternativer.

De færreste politikere opdagede vist, at VVM 2021 viste, at den samfundsmæssige værdi af den vestlige linjeføring pludselig var faldet til nærmest ingenting. Det har i alle tilfælde ikke påvirket beslutningen (tænk, hvis det var en investeringsbeslutning i et privat firma!)

Krydsningen af de to processer (høring/beslutning) understreger det lave niveau af demokrati, der har præget sagen.

Hvad bør transportministeren gøre?

Situationen med det lave demokratiske niveau accepteres øjensynligt af transportminister Thomas Danielsen.

Når man i 2023 skriver til ham, bliver selv de bedste og mest velunderbyggede argumenter imod den vestlige linjeføring afvist med sætninger så som at "et bredt flertal i folketinget har besluttet denne linjeføring". Ministeren henviser her til en folketingsbeslutning, der ikke findes!

Gentagne gange er transportminister Thomas Danielsen blevet opfordret - til som et minimum - at gennemføre en transportøkonomisk beregning for alle alternativer, hvilket jfr. Vejdirektoratet kan ske for et meget overkommeligt beløb.

Det er uacceptabelt, at ministeren betragter linjeføringen som afgjort, og det kan i øvrigt resultere i en statslig fejlinvestering på 8-9 mia., da man få år efter at en sådan forbindelse er bygget alligevel kan blive nødt til at udvide E45 for 4-5 mia. kr. for at fjerne køer ved Limfjordstunnelen.

Sagen om linjeføring af 3. Limfjordsforbindelse har alt i alt kørt igennem de demokratiske organer med meget lille respekt for demokratiske processer og med en høj grad af vilkårlighed. Sagen bør åbnes. Beslutningen bør træffes på et oplyst grundlag med hensyn til opdateret beregning af samfundsværdi og med benyttelse af normale demokratiske procedurer, herunder opmærksomhed på den offentlige debats indhold og den nordjyske befolknings holdning.

BILAG/UDDYBNING:

Hvad er der konkret sket i beslutningsprocessen om linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse?

Linjeføringen har været diskuteret siden sidste århundrede.

Aalborg Byråd besluttede i 2011 som hørings svar til den daværende VVM at anbefale en linjeføring vest om byen via Egholm. Stemmerne var egentlig 16 for vest om og 15 for udvidelse af E45, men to politikere valgte at skifte side, da de kunne fornemme, at der alligevel tegnede sig et flertal for linjeføring vest om. Så det endte med at stå 18-13.

Man ønskede ikke at give omverden et indtryk af splittelse. Det samme gjaldt regionen og en række nordjyske borgmestre. De valgte også at anbefale en vestlig linjeføring. Man må her bemærke, at der fra starten var tale om en vis vilkårlighed i forhold til, hvilken vej "snebolden skulle rulle" efterfølgende.

Der viste sig stor utilfredshed i befolkningen med den vestlige linjeføring, altså en motorvej via øen Egholm. I forbindelse med VVM 2011 blev der slået rekord i antal hørings svar - over 1000 - og det offentlige debatmøde om sagen i Aalborghallen trak over 800 borgere, hvor et stort flertal ved en håndsoprækning udtrykte utilfredshed med den vestlige linjeføring.

På det landspolitiske niveau var det anderledes. Der blev truffet en såkaldt aftale om linjeføringen i et lukket forum på Christiansborg en sen junaften i 2014, efter at folketinget var taget på ferie. De deltagende parter var en række transportordførere. Ingen uden for dette lokale havde indsigt i, hvilke argumenter, der blev brugt i den sammenhæng.

Grunden til, at sagen blev taget op netop på dette tidspunkt, var formentlig, at den nordjyske forhandler var kommet under pres fra nogle lodsejere på Skelvej i Nørresundby, som gerne ville vide, om deres grunde skulle eksproprieres til en motorvej eller ej. En sag, pressen netop havde kørt op i forsidehistorier.

Mødet drejede sig egentlig om fordeling af nogle overskydende midler fra en jernbane, hvor der blev sendt penge til projekter mange steder i landet, f.eks. landeveje og jernbaner.

Men mødedeltageren fra Nordjylland havde øjensynligt ikke et passende projekt klar. I stedet fik han fastsat linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse som led i en slags studehandel: "du får det, så får jeg det". Både før og efter dette møde glødede den nordjyske debat. Opinionsundersøgelser viste et markant flertal for en løsning med udvidelse af E45 frem for en ny motorvej vest om byen.

Det vidste de involverede landspolitikere formentlig intet om. De havde vel bare fået fortalt, at linjeføringen vest om var i pagt med et generelt ønske blandt nordjyder, og så gik den igennem.

Det virker *ikke* sandsynligt, at transportordførerne på aftenmødet i 2014 om fordeling af midler fra anlæg af en jernbane havde tilstrækkelig indsigt i, hvad der rent teknisk var den optimale linjeføring for en 3.

Limfjordsforbindelse eller havde haft tid til at diskutere dette eller sætte sig ind i den meget omfattende lokale debat om sagen. Ingen var vilkårlighed dominerende.

Siden 2014 er der skrevet over 1500 artikler og læserbreve i Nordjyske og vel langt over 10.000 facebookindlæg om sagen. Der er afholdt masser af møder og demonstrationer, festivaler, solnedgangskoncerter, seminarer. Sagen har også været stærkt i fokus ved kommunalvalgene. Facebooksiden "Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" har i dag 6300 medlemmer. Facebooksiden "Egholms venner – bevar Egholm som ø" har i dag 5400 medlemmer. Siden "3. limfjordsforbindelse – vest – tak" har til sammenligning ca. 1000 medlemmer.

På Christiansborg er virkeligheden i Nordjylland blevet opfattet helt anderledes. På basis af forliget i 2014 regnede man med, at linjeføringen "reelt" lå fast, hvorefter den tidligere transportminister Ole Birk Olesen via et kommissorium 9. januar 2019 valgte alene at opdatere VVM for den *vestlige* løsning via Egholm på det tidspunkt, hvor VVM for både de østlige og vestlige linjeføringer i den gamle VVM fra 2011 var forældede.

Ministeren var sandsynligvis blevet besnasket af lobbyister, af visse nordjyske folketingsmedlemmer eller af Aalborgs borgmester. Aalborg kommune forærede transportministeren 2,5 mio. til en opdatering af VVM-undersøgelsen for den vestlige løsning og kun den! Ministeren rettede ind, måske fordi han havde svært ved at skelne mellem forlig og folketingsbeslutning?

Men linjeføringen var jo altså stadig *ikke* debatteret og besluttet af folketinget!

Senere tilbød Aalborg kommune medfinansiering af den vestlige Limfjordsforbindelse for 600 mio. kr.

Men igen: linjeføringen var jo altså stadig ikke debatteret og besluttet af folketinget!

VVM 2021 viste opsigtsvækkende tal

I den gamle VVM (fra 2011), som lå til grund for byrådsbeslutningen samme år, var den samfundsmæssige værdi af Egholmlinjen 5.347 mio. kr. Men i 2021 blev der benyttet nyere og bedre beregningsmetoder. I den anledning faldt forrentningen til næsten ingenting: 242 mio. kr. Eller snarere 0 kr., hvis man medregner taksering af CO2 ved anlæg.

Efterfølgende er prisen på projektet steget yderligere – i Finanslovsforslag for 2024 vurderes den til 8,9 mia. kr. - hvorfor meget tyder på, at den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er den direkte underskudsforretning for staten!

Det drastiske fald i forrentning ved VVM i 2021 skyldes bl.a., at de nyere computerprogrammer (LTM 2.3) inddæmmer problemet med køer i myldretiderne frem for at tage udgangspunkt i den gennemsnitlige trafikbelastning hen over døgnet. Disse køer sinker trafikanterne mærkbart og/eller skaber stor omvejskørsel via Egholm, og det trækker ned i overskuddet.

Da der således foreligger *ny viden* om sagen - altså ændrede forudsætninger - er dette endnu en grund til at revurdere linjeføringen.

Statsminister Mette Frederiksen gav på et møde i Folkekirkens Hus i Aalborg i april 2023 mig ret i, at *ny viden bør medføre, at projekter tages op igen*. Og det er da også simpel "forretningsmæssig" logik, at man skal være parat til omstillinger, da man ellers risikerer at investere forkert. Det er som at sejle Titanic ind i et isbjerg, fordi kursen er forudbestemt.

Folkelig modstand som begrundelse

En markant folkelig modstand imod et projekt er også en god grund til at genoverveje det. Det er sket før i historien, f.eks. efter at man var startet byggeriet af "Søringen" - en motorvej ned mod og langs Søerne i København. Her fandt man simpelthen ud af, at det var for dumt at gennemføre noget, som der var opstået så stor folkelig modstand imod.

Hvad angår 3. Limfjordsforbindelse, viser opinionsundersøgelser, at der i dag er ca. dobbelt så mange i Aalborg Kommune, der ønsker en løsning med udvidelse af den nuværende E45 (58 %) sammenlignet med dem, der ønsker den vestlige løsning med ruten via Egholm (28%). En undersøgelse med hele Nordjylland som målgruppe i 2014 viste næsten samme resultat. Se også www.3-limfjordsforbindelse.dk/opinion

Modstanden mod projektet skyldes vel i høj grad trafikale/økonomiske forhold. Men også ødelæggelse af rekreative områder, der besøges ca. 250.000 gange årligt (ca. dobbelt så mange som besøger Aalborg Stadion på en sæson), sundhedsskadelig støj ved yderligere 10.000 boliger i det vestlige Aalborg, risiko for drikkevandet til 1/3 af Aalborgs husstande, risiko ved gravning i eternitdepoter med giftig asbest, negativ påvirkning af sjældne dyrs levesteder, barrierevirkning, nedprioritering af uheldsreducerende tiltag langs E45, uoverskuelige kommunale følgeudgifter til tilslutningsveje og ikke mindst øget CO2-udledning i såvel anlægs- som driftsfase (omvejskørsel) samt som følge af udbygning af vejnettet generelt.

Mange af disse ting indgår i øvrigt ikke i opgørelsen af samfundsmæssig værdi, som har været central i beslutningsprocessen, men de ville trække yderligere ned i værdien, hvis de var med.

Ud over at politikerne "anstændigvis" bør reagere på den slags skred i opbakningen til et projekt, kan de vel også motiveres til dette af, at de selv mister stemmer, hvis de upåvirket kører videre i den vante rille. Der er lavet opgørelser for begge køn og alle aldersgrupper. Uanset undergruppe er Egholmforbindelsen i mindretal. I særdeleshed blandt unge er modstanden enorm: i aldersgruppen 18-29 år foretrækker tre

gange så mange en udvidelse af den nuværende forbindelse. For mange i denne aldersgruppe er motorvejen vest om Aalborg nærmest et monument over ligegyldighed med klimaproblemerne. Den store folkelige modstand kommer også til udtryk via endnu en rekord i forhold til antal høringsvar på en VVM-undersøgelse: 7800 ved den seneste VVM fordelt på 3400 personer! En stor majoritet af disse var imod Egholmforbindelsen som sådan og utilfredse med, at der ikke forelå en VVM for alternativet: udvidelse af E45 og ekstra tunnelrør nær denne.

Hvis man tillader, at projektet genovervejes ...

vil man formentlig nå frem til at vælge en østlig linjeføring med udvidelse af den nuværende motorvej. Det er langt den billigste og også den bedste i forhold til det dominerende problem: bolig-arbejdsstedstrafikken fra Vendsyssel mod primært Aalborg C og Aalborg Ø.

Placerer man en ny forbindelse mod vest, fortsætter kø-problemerne ved Limfjordstunnelen. Det indikeres på Vejdirektoratets kort (www.3-limfjordsforbindelse.dk/12). Det kan blive nødvendigt med en slags bompenge i myldretiden, når vi nærmer os år 2040, for at lokke flest mulig bilister ud på den store omvej vest (og syd) om byen - eller der kan opstå behov for en 4. Limfjordsforbindelse, som koster yderligere. Dette er ikke hensigtsmæssig trafikplanlægning!

med venlig hilsen

Anders Wested

Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38
9400 Nørresundby
mobil 20489503
anderswested@live.dk