

De falske påstande om Egholmforbindelsen

v/Anders Wested, Trafikalt Folkeparti, tlf. 20489503,
anderswested@live.dk

“Aalborg er cirkelrund, Egholm skaber balance”

Bilag 1



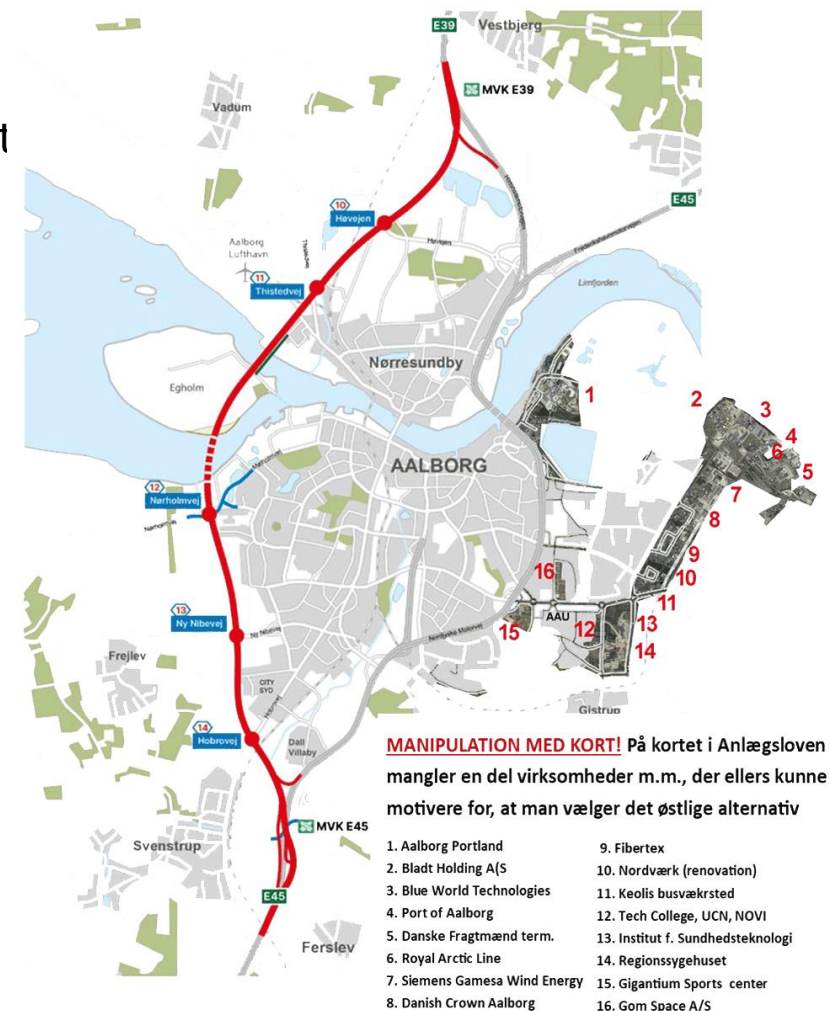
NEJ, KORT ER MISVISENDE!

De kort, der benyttes i Vejdirektoratets rapporter, giver indtryk af, at det bebyggede område er cirkelrundt. Men på kortene mangler en masse industri m.m., som ligger mod øst!

Hvis ikke man medtager de store trafikskabende aktiviteter i Aalborg Øst, får man let den opfattelse, at der er “geometrisk logik” i at udvide vejkapaciteten vest om byen. Det er det ikke!

Figuren til højre skifter mellem Vejdirektoratets falske kort over Aalborg (benyttet flittigt i [VVM 2021](#) og [MKV 2023](#)) og et kort, der tydelig viser, hvad der mangler.

Bilag 1



“Trafikken vil dele sig i to lige store dele”

IKKE SANDT. I VVM 2021 for 3. Limfjordsforbindelse findes et kort [på den første side om trafikale effekter](#), der giver læseren det umiddelbare indtryk, at alt vil være godt, fordi trafikken vil deles i to, hvorefter Limfjordstunnelen aflastes tilstrækkeligt. Overskriften hedder “Nye muligheder for rutevalg”.

Men det er misvisende, da kortet kun viser den trafik, der ankommer til en Limfjordskrydsning helt syd fra, dvs. i alt $9.900 + 400 + 7.300 = 17.600$ ud af de 68.250 biler, der vil passere Fjorden i hver retning på hverdage i år 2030.

Der er tale om 25,7 % af trafikken på fjordforbindelserne. De øvrige 74,3 % må primært være trafik fra Aalborg byområde. Og denne del af trafikken vil i overvejende grad vælge at krydse fjorden via Limfjordstunnelen. Fordelingen bliver skæv, som vist i tabellen:

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af den 3. Limfjordsforbindelse (HDT 2035) - A1

Lokation	Basissituationen	3. Limfjordsforbindelse
Egholmtunnelen	-	36.300
Limfjordbroen	36.200	32.600
E45 Limfjordtunnelen	104.500	80.800

Nye muligheder ved rutevalg

Her kan du læse mere om, hvordan trafikken til og fra en udvalgt vejstrækning kan forventes at fordele sig ud på det omgivende vejnet såvel lokalt som regionalt.



“Limfjordstunnelen aflastes tilstrækkeligt”

IKKE SANDT. Nedenstående tabel stammer fra MKV 2023 (bilaget “Trafikberegninger”).

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af den 3. Limfjordsforbindelse (HDT 2035) - Afrundet

Lokation	Basissituationen	3. Limfjordsforbindelse	Ændring i HDT	Ændring i Procent
Egholmtunnelen	-	36.300	-	-
Limfjordbroen	36.200	32.600	-3.600	-10%
E45 Limfjordtunnelen	104.500	80.800	-23.700	-23%

Limfjordstunnelens kapacitet er 80.000 biler i døgnet. Jfr. Vejdirektoratets konsolideringsrapport. Nogle mener, den kun er 75.000.

Som det fremgår, vil **Limfjordstunnelen være over kapacitetsgrænsen allerede år 2035** (året efter forventet åbning). Dette kan f.eks. betyde:

- at der fortsat vil være kø på E45 som sinker alle bilister, også transittrafik mod E45 nord
- at nogle bilister for at undgå kø må vælge store omveje via Egholm
- at nogle undlader at tage ture, der ellers kunne bidrage til samfundets produktivitet

Et nyt vejanlæg forventes normalt at løse kapacitetsproblemer 20-50 år frem, her er det altså 0 år.

“Fjerntrafikken har brug for en omfartsvej”

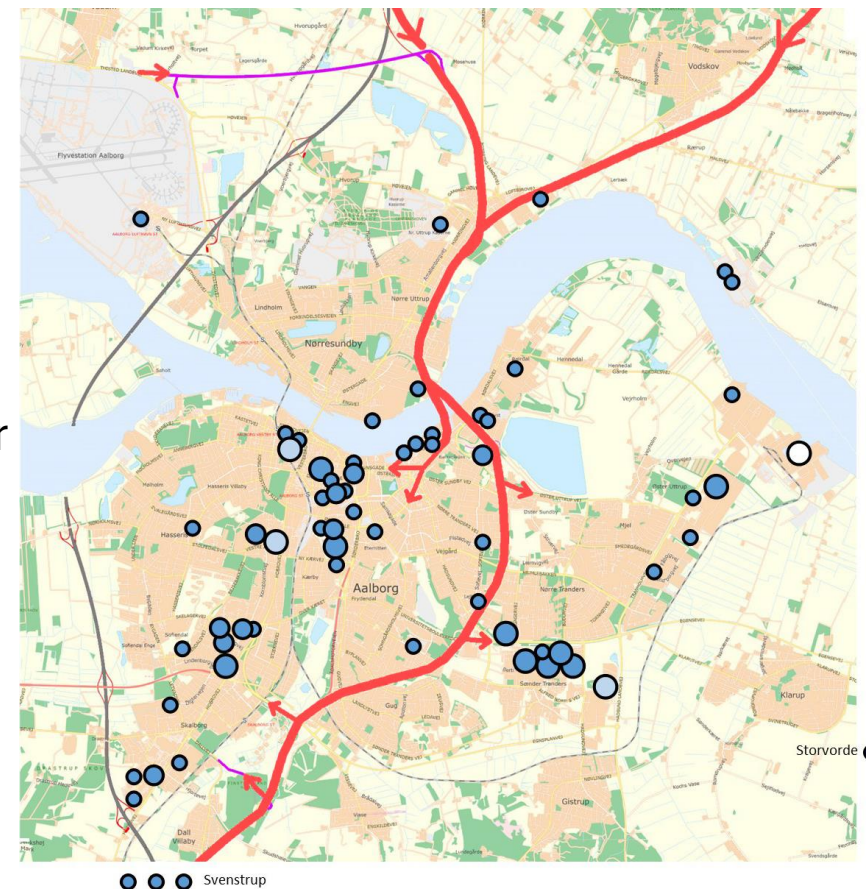
IKKE SÅ VIGTIGT. Kun ¼ af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De ¾ er til og fra Aalborg byområde – typisk myldretidstrafik nord fra om morgenen og syd fra om eftermiddagen. Dette er hovedproblemet.

Aalborg fungerer som en magnet i en lavt befolket region, kun en mindre del kører uden om denne by. Det er derfor vigtigst at vælge en linjeføring, der servicerer Aalborg, altså en udvidelse af E45. I Aalborg ligger de fleste virksomheder centralt og mod øst, ikke mod vest. Kortet t.h. viser virksomheder med over 200 ansatte:

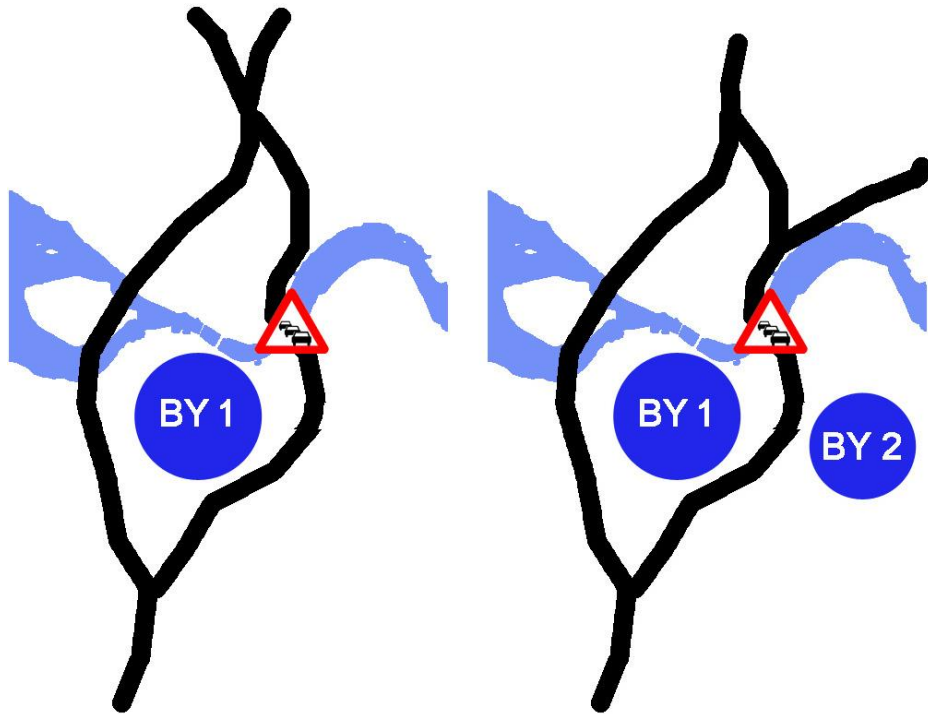
Valget af linjeføringen via Egholm begrundes ofte med fjerntrafikken f.eks. mod Norge og lufthavnen. Der sejler kun ca. 2.500 biler til/fra Hirtshals, og lufthavnen ekspederer kun ca. 4000 passagerer pr. dag. Dette skal ses i forhold til, at over 110.000 biler passerer Fjorden hver dag.

Men selv når vi ser på fjerntrafik syd fra, er en østlig løsning bedst:

	Hirthals	Fr.havn	Aalborg by	Aalb.Containerhavn
Egholm	bedre			
Udv.E45	god	god	god	god



“En alternativ rute giver sikker passage”



NEJ, ET EKSTRA RØR VIL VÆRE BEDRE.

Hvis man antager, at Aalborg ser ud som kortet til venstre - hvilket mange fejlagtigt forestiller sig - vil en alternativ rute vest om være logisk.

Men Aalborg ser ikke ud som kortet til venstre. Kortet til højre er mere korrekt. **Motorvejene fletter ikke helt sammen nord for Fjorden.** Og en stor del af byområdet ligger øst for den østlige motorvej.

3/4 af den fjordkrydsende trafik kommer fra byområdet. **Ved uheld nær Limfjordstunnelen vil en masse trafik fra byområdet gå i stå på byens smalle gader og veje undervejs mod tilkørslen til Egholmmotorvejen.**

En østlig løsning skaber også sikkerhed ved at **forebygge uheld.** Det sker fordi E45 får et ekstra kørespor ud for byområdet og fejlkonstruerede tilkørsler bliver bygget om.

“Ved uheld kan man bare køre via Egholm”

NEJ, TRAFIKKEN VIL KØRE FAST

Ved et foretræde for TRU påpegede jeg problemet med, at uheld ved Limfjordstunnelen vil få en masse biler til at køre fast f.eks. på Annebergvej på vej over mod Egholmforbindelsen. Transportministeren har hentet [sit svar herpå](#) ved Vejdirektoratet, der udtaler:

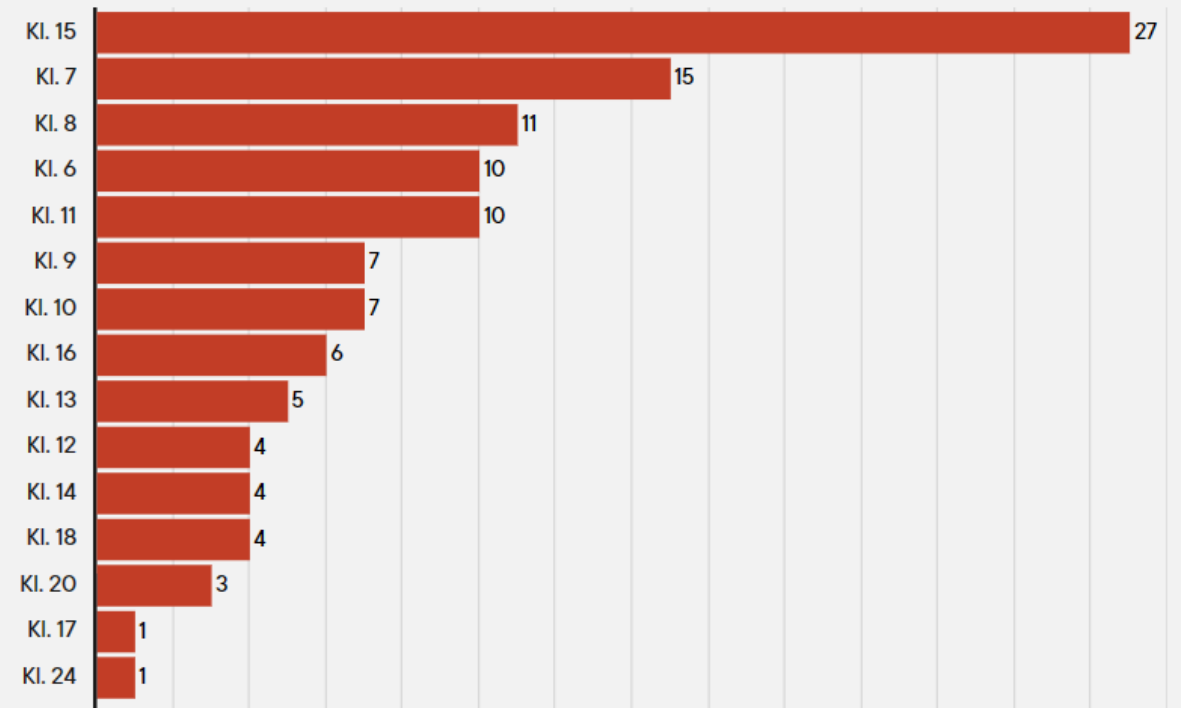
”Derudover skal det nævnes, at totallukninger af E45 i og omkring Limfjordstunnelen kun sker sjældent og næsten aldrig i myldretidsperioderne. Dermed vil der i langt de fleste situationer med uheld på E45 stadig være en vis kapacitet på E45 i og omkring Limfjordtunnellen med delvist åbne spor...”

Men langt de fleste uheld sker altså i myldretiden. Det er jo de 4 første søjler på figuren til højre med statistik fra Vejdirektoratet i Nordjyskes artikel

[Overraskende statistik: Denne dag er den farligste i Limfjordstunnelen | Nordjyske.dk](#)

De fleste uheld sker i myldretrafikken

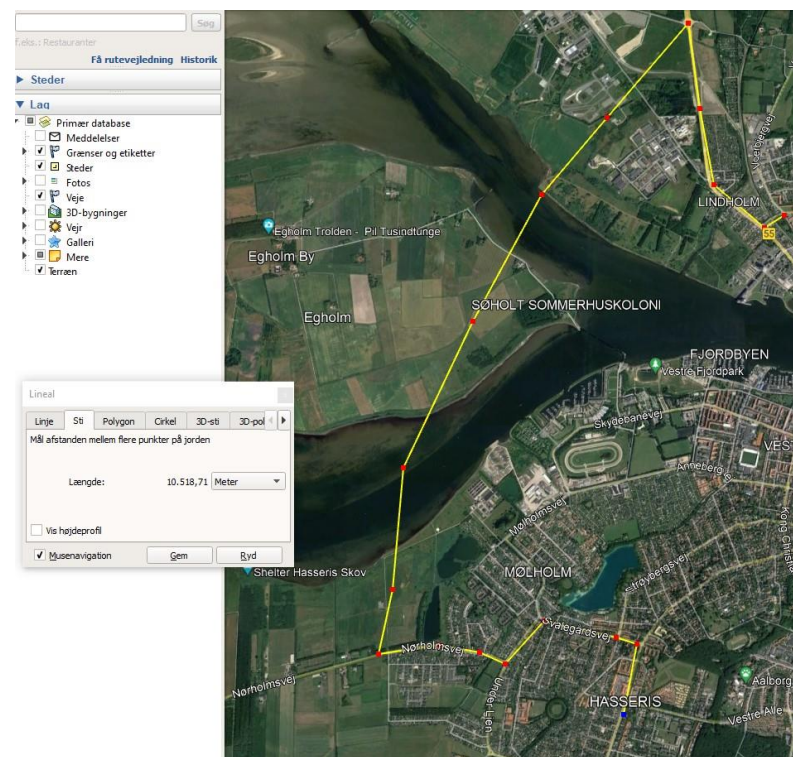
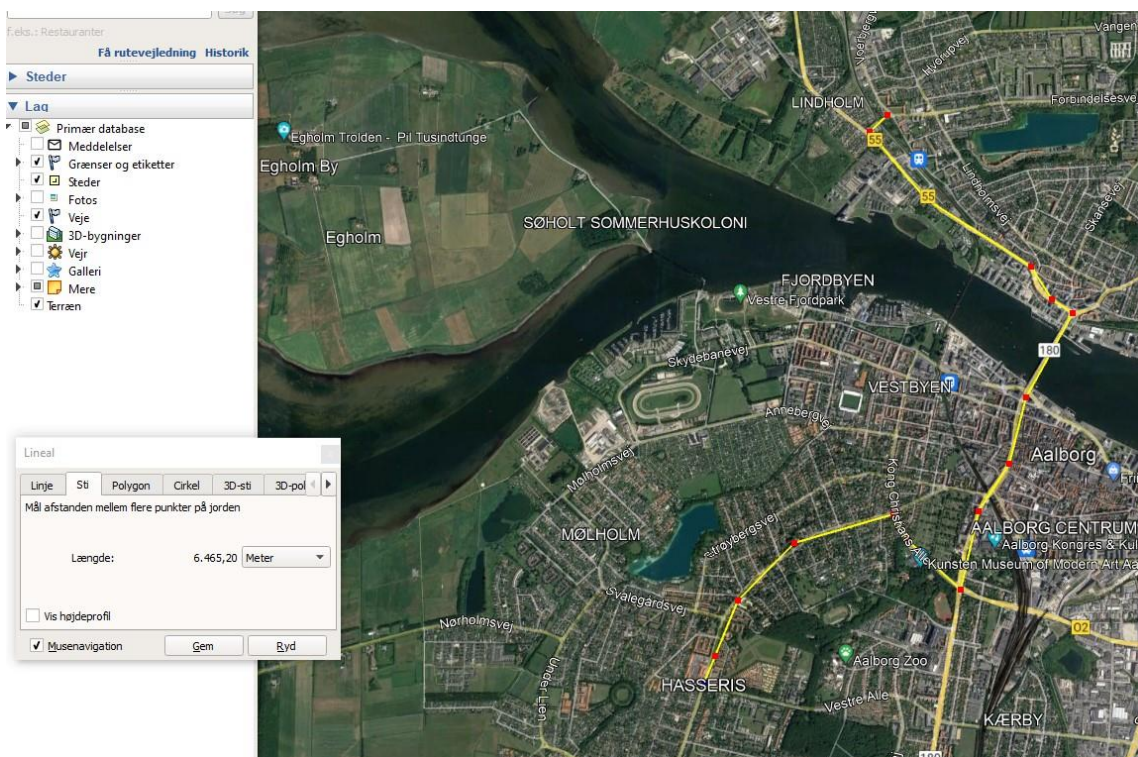
Data fra Vejdirektoratet viser ikke overraskende, at de fleste uheld ved Limfjordstunnelen sker i myldretrafikken om morgenen og eftermiddagen.



“Vestlige byområder får en genvej via Egholm”

IKKE SANDT. Det passer simpelthen ikke, som Transportministeren siger i et ministersvar til Christina Olumeko (ALT), at forbindelsen via Egholm danner en genvej mellem de vestlige boligområder.

Afstanden fra Hasseris Bymidte til Lindholm Station er 6,5 km. via Limfjordsbroen og 10,5 km. via Egholm.



“Limfjordsbroen aflastes”

NEJ, TRAFIKKEN ER RET KONSTANT.

I VVM 2011 fandtes et diagram over trafikken på Limfjordsbroen og Limfjordsbroen, som ses til højre. Kurven sandsynliggør, hvad lokale eksperter også har påpeget, at trafikken på Limfjordsbroen er begrænset af lysreguleringerne ved brolandingerne, og at det derfor er svært at forvente over ca. 31.000 køretøjer i døgnet, svarende til, hvad der kører i dag.

Skaber man ledig plads f.eks. ved at etablere en Egholmforbindelse, vil denne frie plads hurtigt blive overtaget af andre bilister, der gerne vil køre den direkte vej mellem de to byområder (Aalborg, Nørresundby) i stedet for at køre en omvej via en motorvej.

Figur 3.1 Udvikling i hverdagsdøgntrafikken på Limfjordsforbindelserne



“Gader og veje i Aalborg aflastes”

DER KOMMER NÆSTEN INGEN AFLASTNING.

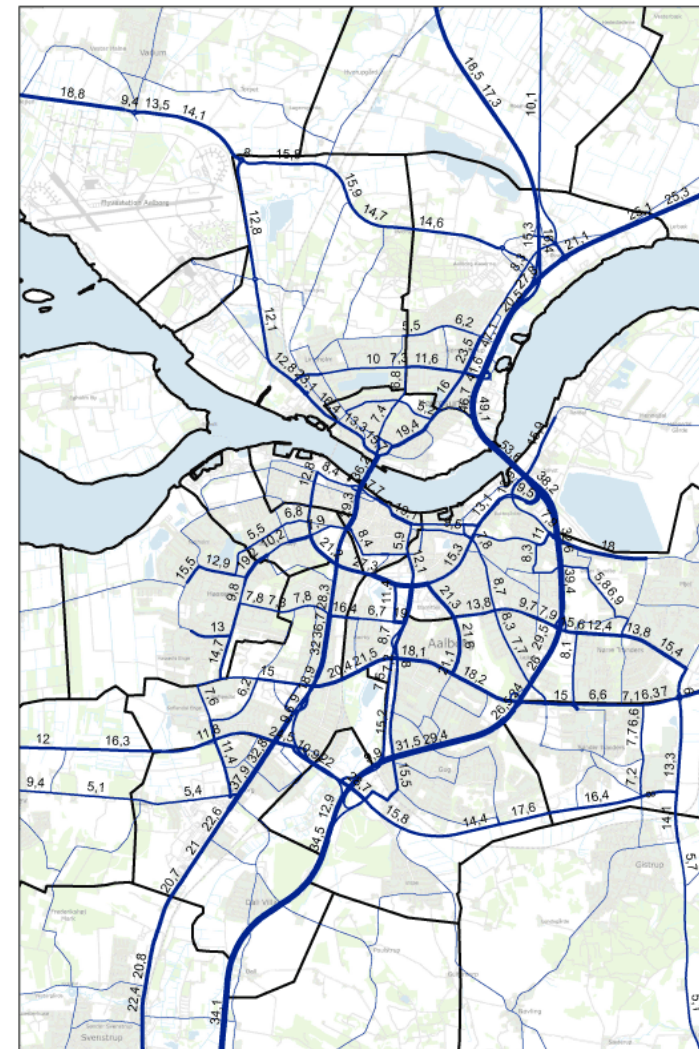
Etablerer man *ikke* Egholm-forbindelsen, vil der i år 2035 komme ca. 10 % mere trafik i centrum (general trafikstigning). Etablerer man Egholm-forbindelsen, vil ca. den same mængde blive fjernet.

En Egholmforbindelse vil muliggøre, at bilister i det vestlige Aalborg kan køre mod vest mod motorvejsnettet. Men det vil kun have effekt fra Hasseris, ikke fra Aalborg, hvilket der ellers står i [et ministersvar fra 19/3](#). Se nærmere på kort over rutebundter i [dette link](#).

Vejdirektoratets nye kort i rapporten om Trafikberegninger (side 3) giver udtryk for stor aflastning. Men dette kort mangler en graderings-skala. Mørkegrøn benyttes for en aflastning helt ned til 4 %, hvilket jo er en ubetydelig aflastning.

Et mere præcist indtryk giver Vejdirektoratets to trafik kort for år 2035 - med og uden en Egholmforbindelse. Desværre indgår disse ikke i MKV 2023. Vi har så rekvireret dem ved henvendelse til VD.

Figuren til højre skifter mellem situationen **uden** en Egholmforbindelse, **med** en Egholmforbindelse **og den procentvise forskel**, alt vedrørende år 2035. Det skiftende kort kan ses i større format på www.3-limfjordsforbindelse.dk/aflastning



“Den bedste løsning for hele Vendsyssel”

DEN BEDSTE LØSNING FOR HELHEDEN ER ET EKSTRA RØR.

Med en Egholmforbindelse vil der **fortsat være trængselsproblemer i retning mod Øst-vendsyssel**. Det vil der være, fordi E45 / Limfjordstunnelen ikke aflastes tilstrækkeligt. Allerede i åbningsåret overskrides kapaciteten. I årene derefter vil stadig flere bilister sydfra mod Frederikshavn havne i kø, eller de må vælge omvejen via Egholm, som leder via en ordinær landevej (Høvejen) med lyskryds og to rundkørsler, inden de igen kan komme på motorvej E45.

Det var fjerntrafikken. Men også lokaltrafikken især mellem Aalborg C/Ø og Vendsyssel får problemer på grund af manglende kapacitet via Limfjordstunnelen.

En Egholmforbindelse deler motorvejene som et V med bund allerede syd for Aalborg. Alternativet med en udvidelse af E45 deler motorvejene som et Y – bilister mod E39 og E45 nord kører samlet forbi Aalborg og fordeler sig først i Nørresundby (i Motorvejskryds Vendsyssel).

Forudsat at den nederste del af Y’et – E45’s forløb gennem Aalborg/Nørresundby – udvides med et ekstra kørespor, og der bygges et ekstra rør ved fjordkrydsningen, og det midterste rør skifter retning med myldretiden, vil der være tilstrækkelig kapacitet i mange år frem mod såvel Vest- som Østvendsyssel.

Dertil kommer, at en **ny, nordlig motortrafikvej** fra Vadum til E39, som er en del af [det østlige forslag](#), vil skabe en meget anvendelig ny forbindelse fra Jammerbugt til Aalborg Ø og Aalborg C.

“Egholmlinjens værdi er blot blevet ‘lavere’”

NEJ, SAMFUNDSVÆRDIEN ER FALDET PROBLEMATISK MEGET

Det meget store fald i samfundsværdien (nettonutidsværdien) for en Egholmforbindelse fra VVM 2011 til MKV 2023 på 88 % er ikke noget, Vejdirektoratet gør et stort nummer ud af.

Allerede ved VVM 2021 var et stort fald en realitet, og her blev denne centrale information gemt godt ad vejen, idet faldet blot blev nævnt på tredjesidste side i resuméet. Her stod: ”Den beregnede samfundsøkonomi af Egholmlinjen er lavere...”.

Øvrige konsekvenser:			
Afgiftskonsekvenser	-218	-218	-218
EU-tilskud	0	0	0
Skatteforvridningstab	-970	-1.057	-1.230
Øvrige konsekvenser, i alt	-1.187	-1.274	-1.448
I alt nettonutidsværdi (NNV)	6.816	6.327	5.347
Intern rente	9,2 %	8,7 %	7,8 %
Nettogeinst (kr.) pr. offentlig omkostningskrone	1,5	1,3	0,9

Tabel 11.3. Egholmlinjen. Nettonutidsværdi, Intern rente og nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone, opgjort for henholdsvis basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsoverslag. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 17 %. Beløb er i mio. kr. Prisniveau 2011 og vejindeks 169,7.

Luftforurening	3
Klima (CO2)*	-140
Øvrige konsekvenser:	261
Afgiftskonsekvenser	582
Arbejdsudbudsforvridning	-758
Arbejdsudbudsgeinst	437
I alt nettonutidsværdi (NNV)	624
Intern rente	3,5%
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone**	0,1

Med et fald på hele 88 % er der al mulig grund til at se nærmere på alternativerne. Alligevel stiller Vejdirektoratet sig tilfredse med blot at *vurdere*, at dette ingen betydning har i forholdet mellem de østlige og vestlige løsninger.

“Forsyningssikkerhed bør medregnes”

Ja, det er rigtigt, at det kan være en stor omkostning for erhvervslivet, hvis leverancer ikke når frem i tide på grund af problemer ved Limfjordskrydsningen. Dette benyttes der flere sider på at fremhæve i VVM-resuméet fra 2021. Man kan godt sige, at det er en omkostning, der mangler i det regneark, man benytter til at opgøre den samfundsmæssige værdi af et infrastrukturprojekt som 3. Limfjordsforbindelse.

Nu er der jo i dette skrift argumenteret for, at den bedste måde at sikre sig mod problemer ved fjordkrydsningen er ved at vælge den østlige model.

Desuden er det ikke den eneste eksterne omkostning, der mangler.

Med skal også huske en række eksterne omkostninger, der især belaster Egholmforbindelsen:

- taksering af tab af **rekreative områder**,
- risiko for at miste adgang til **drikkevand**,
- sundhedsmæssige konsekvenser af **støj**
- sundhedsmæssige konsekvenser af **asbest**,
- risiko for at ødelægge fødeområder for **sjældne dyr** og
- taksering af **CO2** ved anlæg.

“Egholmlinjen er et godt valg”

NEJ, EN HELT NY RAPPORT BEVISER, AT ØST-LØSNINGEN HAR STØRST VÆRDI

- En udvidelse af E45 har lavere pris, større samfundsmæssig værdi og højere forrentning:

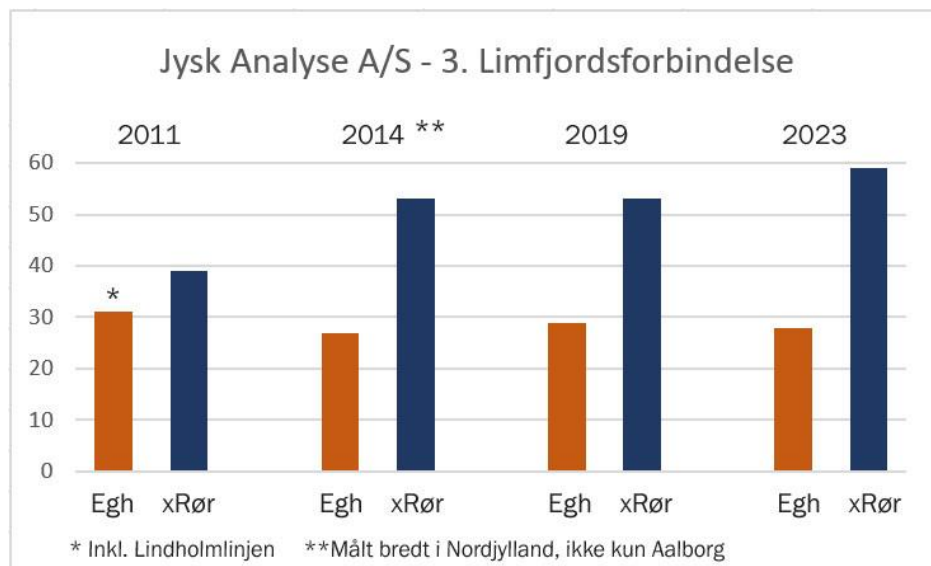
Samfundsøkonomi mio. kr.	Egholmmotorvej	Udbygget E45
Anlægsomkostninger	-7.773	-5.200
Restværdi	1.539	1.000
Tidsgevinster	6.146	5.700
Kørselsomkostninger	627	-500
Øvrige	85	100
I alt nettonutidsværdi (NNV) *)	624	1.100
Intern rente	3,5%	3,9%

- En udvidelse af E45 løser kapacitetsproblemerne mod hele Vendsyssel i mange år frem. Limfjordstunnelens kapacitetsgrænse vil ikke være nået allerede i 2035, som tilfældet er ved valg af Egholmlinjen.

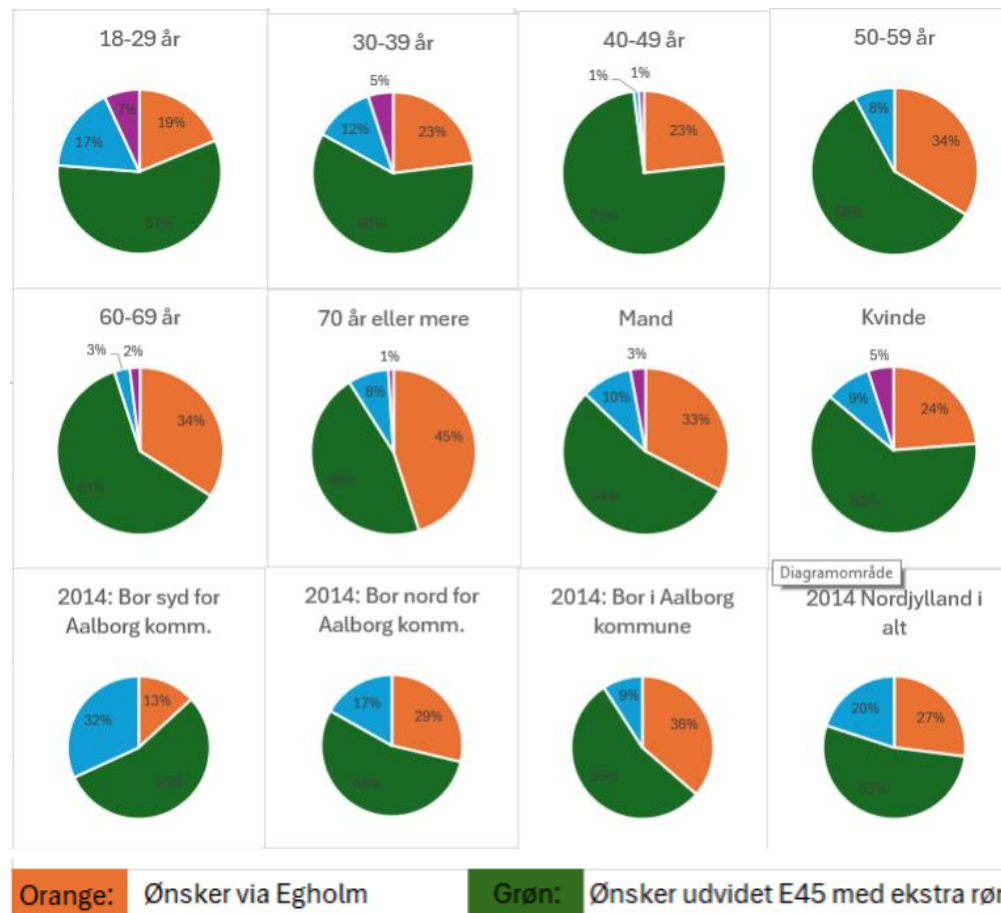
Se de nye rapporter på adressen www.3-limfjordsforbindelse.dk/2024

“Et enigt Nordjylland ønsker Egholmlinjen”

TVÆRTIMOD. Uanset, at der i politiske organer er flertal for Egholmforbindelsen, står dette i stærk modsætning til befolkningens ønsker. Formentlig på grund af denne sag har Socialdemokratiet mistet det absolute flertal i Aalborg, hvor borgmesteren gik af. Hvordan vil vælgerne reagere, hvis gravemaskinerne begynder at køre i alle de rekreative områder?



Se mere på www.3-limfjordsforbindelse.dk/opinion



Se mere på www.3-limfjordsforbindelse.dk/66

“Der kommer mindre støj i byområdet”

VVM VIRKER IKKE HÆDERLIG.

Det påstås i VVM 2021 at der kommer *mindre* sundhedsskadelig støj i Aalborg-området ved etablering af endnu en motorvej i dette område, der fordeler trafikken på to strenger.

Den nye motorvej tænkes ganske vist placeret et lille stykke væk fra bebyggelse, men den skal forløbe hævet i landskabet på en flad eng med 50-300 meter til de nærmeste boliger. Vestenvinden vil føre støjen ind over disse, især fordi de ligger på en højderyg. Kritikere har beregnet, at 10.000 boliger vil udsættes for ny, sundhedsskadelig motorvejsstøj (ud over 53 dB) i det vestlige Aalborg.

Et andet sted i byområdet, langs E45, vil en Egholmforbindelse aflaste trafikken med 25-35 %. Men en sådan nedgang giver kun en støjreduktion på 1-2 dB, det er altså næsten ikke hørbart.

Vejdirektoratet vil etablere to støjskærme langs E45 (som burde være etableret alligevel). De regner disse med i støjopgørelsen for Egholmforbindelsen, så denne får et pænere tal. Men dette er jo ikke hæderligt, hvis man ønsker svar på spørgsmålet om, hvad selve Egholmforbindelsen vil have af konsekvenser m.h.t. støj.



“Fjordbunden er for ustabil til det ekstra rør”

BEGGE TUNNELER KAN FÅ PROBLEMER MED PORØS UNDERGRUND.

Der er porøs undergrund (gytje) såvel på det sted, hvor et ekstra rør tænkes placeret nær Limfjordstunnelen som ved den påtænkte Egholmtunnel. Begge steder ved den nordlige fjordbred.

Bundforholdene nær Limfjordstunnelen er [grundigt undersøgt](#) for få år siden, hvor man skulle vurdere den nuværende tunnels holdbarhed.

Bundforholdene for en Egholm-tunnel er omtalt i [denne rapport fra Geo](#) side 70 og frem. Det virker også omstændeligt at løse problemet med den porøse undergrund på dette sted. Man ved efter sigende endnu ikke hvor langt nede den faste bund er!

Desuden vil der på den kritiske, nordlige fjordbred være 50 meters afstand mellem Limfjordstunnelen og det nye rør. Vejdirektoratet har tidligere (2011) selv foreslået en tunnel med denne afstand fra den nuværende – antageligt i forventningen om, at dette var muligt.

Når arbejdet skal sættes i gang, kan man desuden bore pæle til fundamentet ned frem for at *banke* dem ned. Så skånes Limfjordstunnelen bedre, mens arbejdet pågår.

“Der er ikke tid nok til en ny VVM”

ØST-LØSNINGEN KAN FAKTISK MINDSKE TRAFIKPROBLEMERNE HURTIGERE

Egholmforbindelsen er lige blevet to år forsinket på grund af, at erstatningsnatur syd for Egholm skal etableres, inden man kan starte byggeriet af tunnelen til Egholm.

De to år svarer til tiden for at lave en MKV for Øst-løsningen.

Dertil kommer, at man kan lave en separat MKV for udvidelse af E45 og have dette behandlet færdigt og bygget allerede om 5-6 år, således at man får en **aflastning af E45 allerede fra 2030**. Se en tidsplan for udvidelse af en motorvej ved Kolding på skemaet til højre.

Med **Egholmforbindelsen skal man vente til 2034**, før der er effekt overheadet - med stadig større køer på E45 som konsekvens.

