

## Beregning af to alternativer (læserbrev i Nordjyske 31/1-2024)

Endnu en gang (26/1) slap et læserbrev igennem til avisen med påstanden om, at en motorvej via Egholm er bedst for hele Nordjylland. Det var som så ofte grebet ud af luften. Der var ingen nærmere begrundelse.

Men det er simpelthen ikke sandt.

Inden jeg koncentrerer mig om trafik, er her lige remsen over **sideeffekterne**: ødelæggelse af levesteder for sjældne dyr, sundhedsskadelig støj i nye boligområder, risiko for asbest-forurening, risiko for vandforsyningen, ødelæggelse af rekreative områder, fraflytning fra Aalborg.

Trafikalt set vil jeg gerne indrømme, at det vil være en **fordel** for Jammerbugt kommune - en af landsdelens mindste - hvis man sydfra kan komme dertil 4-5 minutter hurtigere. Hvad angår Brønderslev, Hjørring og Hirtshals vil der være en lignende tidsbesparelse, men kun på ca. **1 minut**. En Egholmforbindelse vil desuden fjerne risikoen for, at man havner i kø ved Limfjorden, når man skal til og fra det **vestlige** Vendsyssel og Han Herred.

Men så er der **problemerne**. De handler om myldretidstrafikken fra især **Frederikshavn og Østvendsyssel**. Det er jo køer og uheld nær Limfjordstunnelen, som alle beklager sig over. Her vil en ny vej langt ovre vest på være en ringe trøst.

Trafikmængden vil nemlig - selv efter, at en evt. Egholmforbindelse har taget fra - være **højere end kapaciteten**. Prognosen med det høje trafiktal fremgik af Vejdirektoratets nye MKV-opdatering her i december. En væsentlig nyhed, som ikke fandt vej til avisens spalter.

Som konsekvens af dette vil der være **myldretidsproblemer** nær Limfjordstunnelen fra nu af og i al overskuelig fremtid. Det bliver meget slemt i perioden op til, at en evt. Egholmforbindelse åbner, derefter kommer der nogle få tålelige år, inden situationen igen bliver uacceptabel.

Udsigten til dette vil formentlig gøre det svært for **Frederikshavn** Havn at tiltrække investorer. Og man kan godt glemme at alt om at bo i Frederikshavn og studere/arbejde i Aalborg, medmindre man accepterer at sidde i daglige køer eller at skulle køre store omveje.

Hvorfor kan magtens kredse ikke se det logiske i, at en udvidelse og modernisering af E45 helt op til det sted, hvor motorvejene deler sig i Vendsyssel, vil gavne **BÅDE** Vest- og Østvendsyssel? Og at det vil være godt, hvis Aalborg undgår alle de problemer, der er nævnt i starten af dette debatindlæg? Der er desuden den vinkel, at Aalborg bedre vil kunne tiltrække arbejdskraft nord fra, hvis ikke der er problemer ved Limfjordstunnelen.

**Transportministeren** vil ikke lytte på kritikken. Han arbejder mod at fremlægge en anlægslov i stor hast med bind for øjnene og har hidtil afvist at lave en opdateret computerkørsel af alternativet med udvidelse af E45.

Jeg har derfor selv brugt et par dage på - efter bedste evne - at beregne, hvad der vil ske i

**myldretiderne omkring år 2040.** Jeg har via regneark kigget på en række typiske rejsemål og ruter. Jeg har målt kilometerafstande, vurderet hastighed og fundet anslåede forsinkelser, se detaljer på [www.3-limfjordsforbindelse.dk/48](http://www.3-limfjordsforbindelse.dk/48).

**Resultatet** er, at der ved valg af linjeføringen via Egholm vil være 11 minutters længere køretid mellem Frederikshavn og Aalborg Øst, 9 minutter længere mellem Frederikshavn og Aalborg City og 4 minutter længere mellem Frederikshavn og E45 syd. Køretiden vil desuden være 6 minutter længere mellem E39 og Aalborg Øst og 4 minutter længere mellem E39 nord og Aalborg City. Alt sammenlignet med, hvis man udvider E45.

Egholmforbindelsen er altså ikke den bedste løsning for hele Nordjylland!

De 4 minutter mellem E45 syd og E45 nord forudsætter desuden, at bilisterne kører via E39 forbi Aalborg i myldretiden. Og at man nord for Fjorden skifter fra den ene til den anden motorvej via Høvejen. Her kan der opstå et nyt problem: propper ved **rundkørslerne**.

Aalborgs rådmand for By- og Land, Jan Thaysen (V), røbede faktisk på byrådsmødet 10/1/2024, at han er klar over problemet ved rundkørslerne. Han vil opfordre staten til at "finde på et eller andet".

Men det vil staten nok ikke, for så vælter Egholmforbindelsens skrantende budget.

Hvorfor dog ikke erkende, at en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er **fejlplaceret**?

En udvidelse af E45 inkl. et ekstra rør vil være en mere fremtidssikker løsning, som tilmed er **ca. 3 mia. billigere**. Og den vil være et kompromis på en mangeårig, nordjysk strid, der absolut ikke bliver glemt, hvis gravemaskinerne tager fat i alle naturområderne.

De 3 mia. kan bruges til elektrificering af jernbanen til Hirtshals og til en enkeltsporet bus-bro øst for Limfjordsbroen koblet sammen med den nye, påtænkte cykelbro til Stigsborg. Herefter kan man beholde de 2 gange 2 spor til biler på Limfjordsbroen.

med venlig hilsen

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

## PÅ KANTEN

# Transportministeren arbejder med bind for øjnene: Han vil ikke lytte

Af Anders Wested

Formand for Trafikalt Folkeparti,  
Lindegården 38, Nørresundby

**EGHOLM:** Endnu en gang (26/1) slap et læserbrev igennem til avisen med påstanden om, at en motorvej via Egholm er bedst for hele Nordjylland. Det var som så ofte grebet ud af luften. Der var ingen nærmere begrundelse.

Men det er simpelthen ikke sandt.

Inden jeg koncentrerer mig om trafik, er her lige remsen over sideeffekterne: ødelæggelse af levesteder for sjældne dyr, sundhedsskadelig støj i nye boligområder, risiko for asbest-forurening, risiko for vandforsyningen, ødelæggelse af rekreative områder, fraflytning fra Aalborg.

Trafikalt set vil jeg gerne indrømme, at det vil være en fordel for Jammerbugt kommune - en af landsdelens mindste - hvis man syd fra kan komme dertil 4-5 minutter hurtigere. Hvad angår Brønderslev, Hjørring og Hirtshals vil der være en lignende tidsbesparelse, men kun på ca. 1 minut. En Egholmforbindelse vil desuden fjerne risikoen for, at man havner i kø ved Limfjorden, når



Anders Wested er ikke tilfreds.

Arkivfoto: Torben Hansen

man skal til og fra det vestlige Vendsyssel og Han Herred.

Men så er der problemerne. De handler om myldretidstrafikken fra især Frederikshavn og Østvendsyssel. Det er jo køer og uheld nær Limfjordstunnelen, som alle beklager sig over. Her vil en ny vej langt ovre vest på være en ringe trøst.

Trafikmængden vil nemlig - selv efter, at en evt. Egholmforbindelse har taget fra - være højere end kapaciteten. Prognosen med det høje trafikalt fremgik af Vejdirektoratets nye MKV-opdatering her i december. En væsentlig nyhed, som ikke fandt vej til avisens spalter.

Som konsekvens af dette vil der være myldretidsproblemer nær Limfjordstunnelen fra nu af og i al overskuelig fremtid. Det bliver meget slemt i perioden op til, at en evt. Egholmforbindelse åbner, derefter kommer der nogle få tålelige år, inden situationen igen bliver uacceptabel.

Udsigten til dette vil formentlig gøre det svært for Frederikshavn Havn at tiltrække investorer. Og man kan godt glemme at alt om at bo i Frederikshavn og

studere/arbejde i Aalborg, medmindre man accepterer at sidde i daglige køer eller at skulle køre store omveje.

Hvorfor kan magtens kredse ikke se det logiske tanke, at en udvidelse og modernisering af E45 helt op til det sted, hvor motorvejene deler sig i Vendsyssel, vil gavne BÅDE Vest- og Østvendsyssel? Og at det vil være godt, hvis Aalborg undgår alle de problemer, der er nævnt i starten af dette debatindlæg? Der er desuden den vinkel, at Aalborg bedre vil kunne tiltrække arbejdskraft nord fra, hvis ikke der er problemer ved Limfjordstunnelen.

Transportministeren vil ikke lytte på kritikken. Han arbejder mod at fremlægge en anlægslov i stor hast med bind for øjnene og har hidtil afvist at lave en opdateret computerkørsel af alternativet med udvidelse af E45.

Jeg har derfor selv brugt et par dage på - efter bedste evne - at beregne, hvad der vil ske i myldretiderne omkring år 2040. Jeg har via regneark kigget på en række typiske rejsemål og

ruter. Jeg har målt kilometerafstande, vurderet hastighed og fundet anslåede forsinkelser, se detaljer på [www.3-limfjordsforbindelse.dk/48](http://www.3-limfjordsforbindelse.dk/48).

Resultatet er, at der ved valg af linjeføringen via Egholm vil være 11 minutters længere køretid mellem Frederikshavn og Aalborg Øst, 9 minutter længere mellem Frederikshavn og E45 syd. Køretiden vil desuden være 6 minutter længere mellem E39 og Aalborg Øst og 4 minutter længere mellem E39 nord og Aalborg City. Alt sammenlignet med, hvis man udvider E45.

Egholmforbindelsen er altså ikke den bedste løsning for hele Nordjylland.

De 4 minutter mellem E45 syd og E45 nord forudsætter desuden, at bilisterne kører via E39 forbi Aalborg i myldretiden. Og at man nord for Fjorden skifter fra den ene til den anden motorvej via Høvejen. Her kan der opstå et nyt problem: propper ved rundkørslerne.

Aalborgs rådmand for By- og Land, Jan Thaysen (V), røbede faktisk på byrådsmødet 10/1/2024, at han er klar over problemet ved rundkørslerne. Han vil opfordre staten til at "finde på et eller andet".

Men det vil staten nok ikke, for så vælter Egholmforbindelsens skrantende budget.

Hvorfor dog ikke erkende, at en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er fejlløst?

En udvidelse af E45 inkl. et ekstra rør vil være en mere fremtidssikker løsning, som tilmeldt er ca. 3 mia. billigere. Og den vil være et kompromis på en mangeårig, nordjysk strid, der absolut ikke bliver glemt, hvis gravemaskinerne tager fat i alle naturområderne.

De 3 mia. kan bruges til elektrificering af jernbanen til Hirtshals og til en enkeltsporet bus-bro øst for Limfjordsbroen koblet sammen med den nye, påtænkte cykelbro til Stigsborg. Herefter kan man beholde 2 gange 2 spor til biler på Limfjordsbroen.