

vvm@trafikstyrelsen.dk
louj@trafikstyrelsen.dk
cc Folketingets Transportudvalg og Trafikministeren

Høringssvar

Aalborg den 22. april 2025

3. Limfjordsforbindelse – ændring af det sydlige udfletningsanlæg

Journalnummer 2025-232516

Den 11. januar 2024 fremsendte jeg Indsigelse mod Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse med bl.a. følgende bemærkninger om Egholmforbindelsen:

Egholmforbindelsen – omfartsvej vest om Aalborg medfører ringe trafikal aflastning af det centrale byområde og af Limfjordstunnellen. Har voldsomme konsekvenser for natur og miljø i området ved Egholm. Påfører tusinder af nyere boliger ny trafikstøj. Idegrundlag måske Region Nordjylland, der burde kæmpe for natur og miljø, men som næppe kendte konsekvenserne på det tidspunkt. Er gennemregnet med både Landstrafikmodel og den grønne mobilitetsmodel. Dyr løsning og lav nettokapitalværdi.

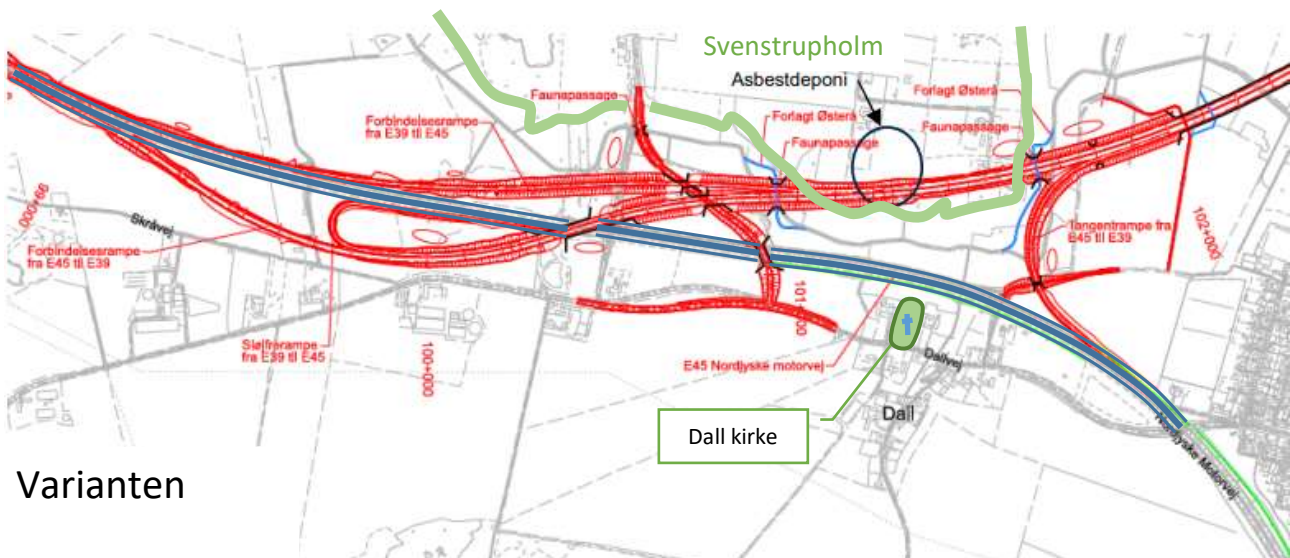
Egholmmotorvejen tilfører naturen omkring Aalborg et voldsomt anlægsprojekt, som på hele strækningen belaster naturinteresser. *I syd belastes Østerådalen med et ekstremt udfletnings-anlæg (varianten).* Vest for Hasseris skærer vejen gennem Hasseris Enge, som kunne bidrage til biodiversitet og CO2 fangst. Ved krydsningen af Limfjorden i en tunnel belastes det lavvandede område med risikabelt gravearbejde i fjordbunden. Egholm krydses på en dæmning. Lavbro til ”Verdens Ende” tværs gennem rekreative områder vest for Aalborg/Nørresundby.

På hele strækningen belastes natur og mennesker med ny støj op til grænsen på 58 dB. Samtidig sker der ingen hørbar reduktion i støjniveauet på de veje, som aflastes for trafik.

Varianten

	Oprindeligt forslag	Variant
Nettonutidsværdi	242 mio. kr.	465 mio. kr.
Intern rente	3,3%	3,5%
Nettogevinst pr. offentlig krone	0,04	0,08
Samfundsøkonomiske hovedresultater for Egholmlinjen ved det oprindelige forslag til udformning af motorvejskrydset ved E45 og ved varianten.		Vis stort billede

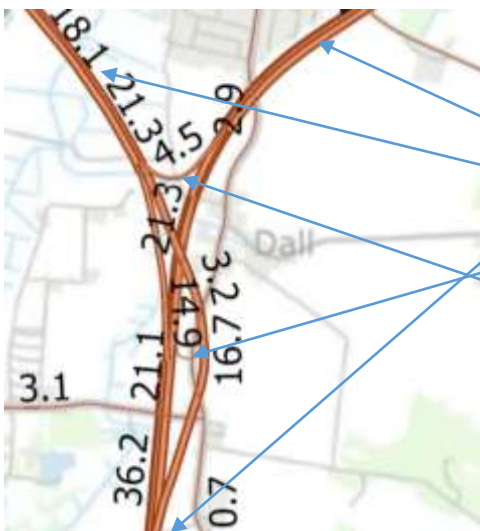
I trafikberegningen i forbindelse med VVM undersøgelsen blev den samfundsøkonomiske nytte for Egholmforbindelsen beregnet til 3,3 % eller under grænsen af det acceptable. Ved at "snyde" med beregningen og indsætte en billigere løsning (Varianten) fik man ændret rentabiliteten til 3,5 % eller lige på grænsen af det acceptable – altså hvis man glemmer CO2 belastningen fra anlægsarbejdet. For så er begge løsninger under det acceptable.



Figur 2 Projekt fra MKV, se tegning 9095-1012 i Bilag 4.

Men Varianten har adskillige problemer. Som det ses, er varianten fuldstændig ødelæggende for Østerådal, visuelt og i forhold til miljø og biodiversitet. Varianten holder afstand til Dall kirke, men desværre ramler den lige ind i et asbestdepot, som man helt havde glemt.

Trafikteknisk er løsningen også betænkelig. Den udflettende, langsommere trafik (max 90 km/h) skal flette på tværs af venstre kørebane (110 km/h) på motorvejen. Udfletning og indfletning bør ske fra den langsommere højre kørebane!!! Vi kender det fra Kridtsvinget i Aalborg, hvor indfletning sker i den hurtige venstre kørebane med talrige hændelser til følge. Vi kender det også fra Bouet, hvor Vejdirektoratet imod alle regler lader udfletningen ske fra venstre.



Trafikmængderne i motorvejsudfletningen (Varianten) i år 2035 (kilde Vejdirektoratet):

E45 nord i alt 51.000 HDT
E39 nord i alt 39.400 HDT
E45/E39 syd i alt 74.000 HDT
Rampe E39 – E45 3.200 HDT
Rampe E45 – E39 4.500 HDT

Desværre har det ikke været muligt at få oplyst sammensætningen af trafikken (trafikneg) i udfletningen. Det kunne belyse vigtigheden af de nordvendte ramper i udfletningsanlægget.

2011 – løsningen

Den reelle beslutning om den 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm blev truffet på baggrund af VVM arbejdet i 2011. Det var på mange måder et ualmindeligt dårligt beslutningsgrundlag. Alligevel henholdt især Region Nordjylland sig stædigt til den trafikale løsning for krydsningen af Limfjorden.

Ved Dall blev udfletningsanlægget mellem E45 og E39 udformet med hensyntagen til Dall Kirke, idet E39 grenen skulle krydse E45 i en nedgravet tunnel og derved passere Dall uden ekstra indbliksgener og støj. Det er imidlertid en dyr løsning og en anlægstekniske kompliceret løsning. Det ville medføre en negativ samfundsnytte for hele motorvejsprojektet over Egholm. Derfor så man sig om efter en billigere løsning, hvilket altså blev varianten.



Figur 4.4 Forbindelsesanlæg ved Dall Kirke.

Der er ingen tvivl om, at den nedsænkede løsning for E39 rent støjmæssigt vil være en bedre løsning end andre alternativer med fuld udveksling mellem de to motorveje.

Trafikalt ville den også være bedre end Varianten, idet især udvekslingen mellem E39 nord og E45 nord vil være betydeligt kortere og dermed til større nytte for trafikken mellem de to motorveje.

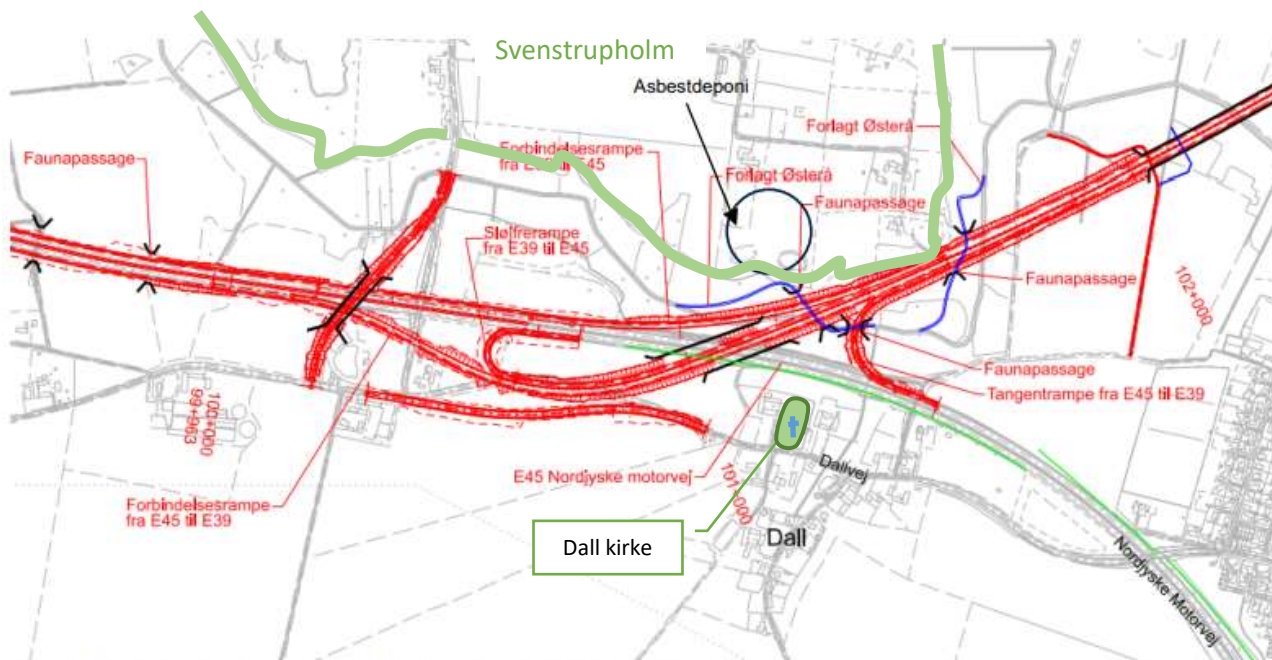
For ådalen er det dog ikke en optimal løsning, men dog klart bedre end Varianten.

Løsningen var accepteret af Dall Kirke, men ikke af Dall Villaby p.g.a. støjproblemer.

Nu er Vejdirektoratet imidlertid vendt på en tallerken og kan indse, at Varianten ikke er en heldig løsning, landskabsmæssigt, miljømæssigt og trafikalt for ikke at tale om passagen af asbestdepotet. Varianten var brugbar for at kunne forbedre den samfundsøkonomiske beregning, og dermed sikre en beslutning om en motorvej over Egholm. Nu har den tjent sit formål. Måske kunne 2011 – løsningen bringes på banen igen, men så er der jo lige omkostningerne og den ringe samfundsøkonomi.

Vejdirektoratets ændringsforslag

Vejdirektoratet skriver, at den ændrede udformning er foranlediget af ønsket om at forbedre den fremtidige trafikale kapacitet i og omkring udfletningen ved E45, forbedre afvandingsforholdene for dalbroen over Østerå, undgå berøring med et eksisterende asbest-deponi samt mindske påvirkningen på eksisterende beskyttede natur.



Figur 3 Ændringsforslag fra fase 3 Se tegning 9095-1013 i Bilag 4.

Vejdirektoratet skriver: *Med den flyttede linjeføring, mindskes påvirkningen af beskyttede naturområder i Østerådal.* Det er stadig et voldsomt og fuldstændig uacceptabelt indgreb. Der er ingen dal tilbage mellem Dall og Svenstrup Bakke.

Ligeledes skriver VD som positivt argument:

At afstanden mellem rampetilslutninger ved Svenstrup og udfletningsanlægget bliver større, hvilket giver en mere trafiksikker løsning. Det er naturligvis korrekt, men hvorfor foreslog VD så i sin tid Varianten, som rykker tilslutningen tæt på ramperne ved Svenstrup?

At afstanden mellem rampetilslutninger ved Hobrovej og udfletningsanlægget bliver større, hvilket giver en mere trafiksikker løsning. Det er helt bagatelagtigt og uden betydning.

At hastigheden på 90 km/t på forbindelsesramperne forbedrer trafiksikkerheden i udfletningsanlægget, hvor der vil være et forøget antal vognbaneskiift på grund af ind- og udfletning. Netop. Det har jeg anført tidligere på side 2. Det gælder også for Varianten.

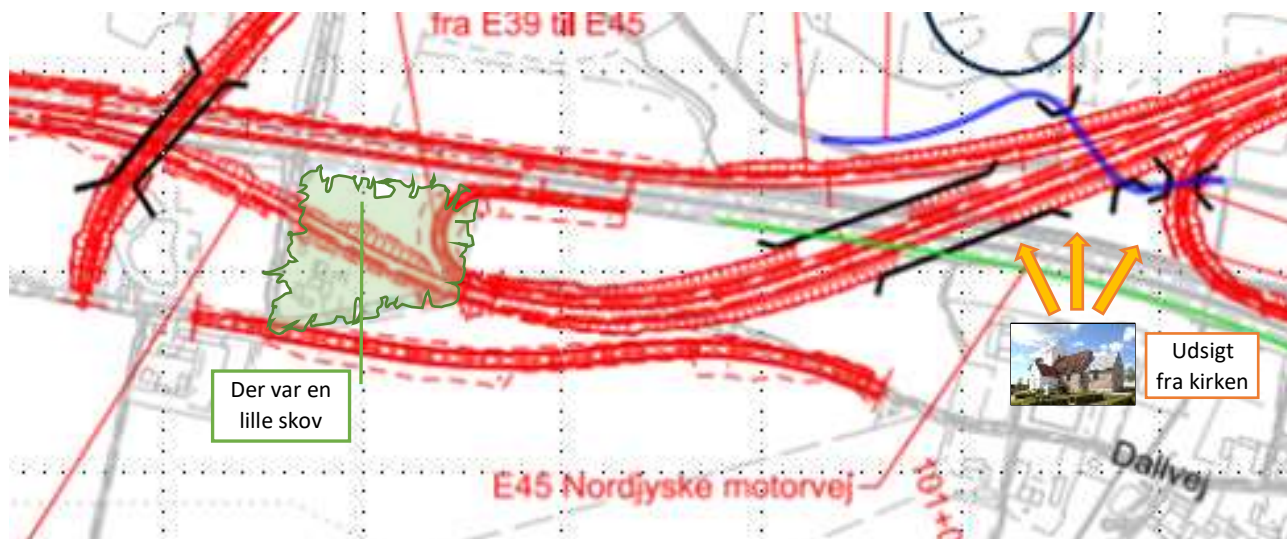
At anlægget er mere fremtidssikkert, idet kapaciteten på forbindelsesrampen fra E39 mod E45 er forbedret. Det er helt uden betydning. Der mangler i øvrigt trafikal dokumentation.

Om nærheden til Dall og Dall Kirke skriver VD lakonisk: *Det nye anlæg er placeret tættere på Dall og Dall Kirke. Overføringen af den nye forbindelsesrampe vil dog være skjult bag ved en mindre skov syd for kirken.* Det holder simpelt hen ikke. Se efterfølgende figurer.

Kirkegården bliver et fint sted at tælle trafik i udfletningsanlægget med udsigt til motorvejsbro, udfletning og mulige støjskærme. Fra motorvejen vil man med de sædvanlige støjskærme slet ikke kunne se kirken. De vil på motorvejsbroen nå op i højde med kirketårnet på landsbykirken (8 meter + 6 meter bro).

Hvem har fundet på den løsning?

Vejdirektoratet må se sig om efter helt andre løsninger! Og de findes! Se senere.



Der er ingen tvivl om, at ønsker man at tilgodese Dall Kirke såvel med udsyn fra kirkegården som med indblik til kirkebygningen fra omgivelserne, så er Vejdirektoratets ændringsforslag ikke gangbart.

Det er ikke uden grund, at der fastlægges beskyttelseszoner, som dækker såvel kirkernes nære omgivelser som de områder, hvor kirkerne har fjernvirkning i landskabet.

Det var afgørende for løsningen i 2011 og også med Varianten.

Hvis der havde foreligget nye data om trafikken og dens sammensætning i udfløtningsanlægget, kunne man overveje helt at undlade de nordvendte ramper. Det var en del af det oprindelige forslag. Det vil være billigere, bedre for miljøet og give udformningsmæssig frihed.

I det hele taget er en ny trafikberegning med den "Grønne trafikmodel" på sin plads, idet bl.a. Aalborg Kommune har ændret hastighedsklassificeringen på store dele af sit vejnet i nedadgående retning. Det vil medføre en omfordeling af trafikken og øge trafikbelastningen på det omgivende vejnet, herunder E45 og E39. Skulle det gøres ordentligt, burde de ledsages af en supplerende VVM analyse med vægt på landskab, kirkens indplacering, trafikstøj og løsninger for dæmpning.

Uden nordvendte ramper

Det er ikke usædvanligt, at man i udfløtningsanlæg undlader svagt trafikerede ramper for at opnå en forenkling af den vejtekniske udformning, men med alternative muligheder for de mindre trafikstrømme. Eksempler:

I det følgende er vist forskellige løsninger uden nordvendte ramper. Disse er drøftet med Dall Villaby Grund-ejerforening:



City Syd er omgivet af et højklaset vejnet, som fra nord og syd giver adgang til Hobrovej.



Trafik mellem E45 og Nibe/E39 nord afvikles via Egnsplanvej og Ny Nibevej.

Den nordfra kommende trafik på E39 udveksler ikke med E45 i motorvejskrydset ved Dall (kilde: VD, trafikneg 2023).

Af den sydfra kommende trafik på E39 (14.500 HDT) kører 3.100 af ved Hobrovej, medens 11.400 fortsætter mod nord.

Trafik ved en evt. tilslutning ved Dall Rasteplads er ikke beregnet i forbindelse med bibeholdelse af sydvendte ramper mellem E39 og E45. Et skøn i forbindelse med andre beregninger antyder et interval på mellem 8.000 og 15.000 HDT afhængigt af tilslutningens udformning.



Når de nordvendte ramper i udfletningsanlægget ved Dall tages bort og erstattes af et tilslutningsanlæg ved Dall Rasteplads, opnår man større frihed ved placeringen af de enkelte elementer i udfletningsanlægget. Denne frihed kan udnyttes til at samle de enkelte vejelementer, så den lille dal ikke påvirkes så voldsomt, og med god mulighed for trække vejanlægget væk fra Dall kirke.

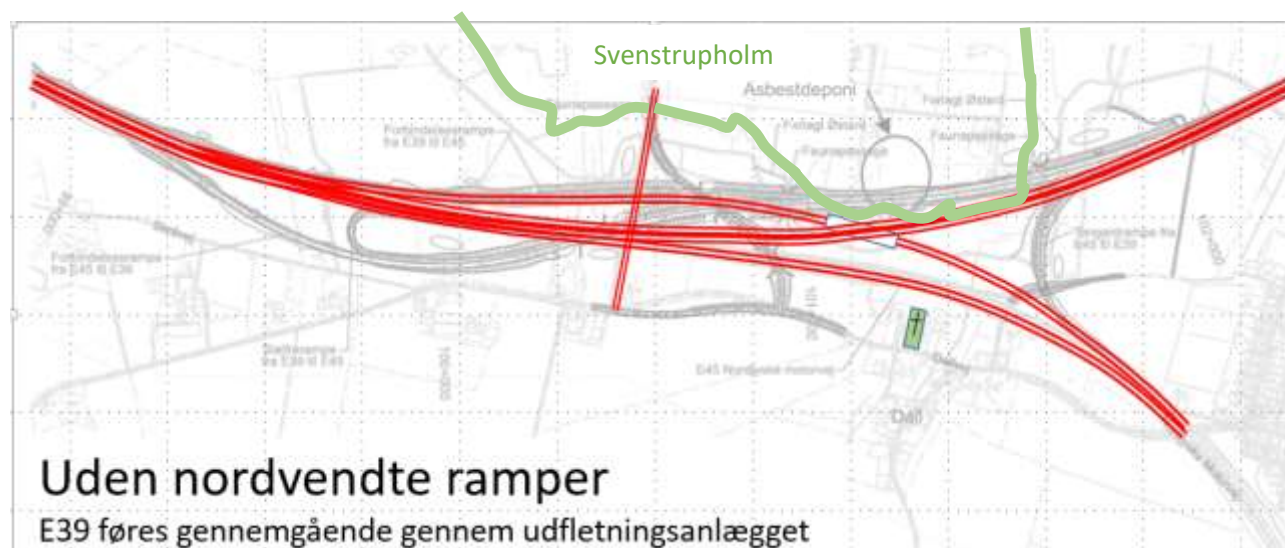
I denne udgave samles de to kørebaner på E39 så meget som muligt og vejbroen over E45 placeres syd for kirken, så man fra kirken får et friere udsyn mod Svenstrupholm.

Vejbroen kan evt. rykkes mod syd og derved reducere udsynet fra kirken yderligere.



I denne udgave føres E39 ubrudt gennem udfletningsanlægget.

Trafikken på E45 umiddelbart foran Dall kirke halveres. Det vil være muligt at forbedre det visuelle indtryk fra Dall kirke ved at føre kørebanen (E45) under E39. Vejbroen kan i nogen grad skjules visuelt i "ly" af Svenstrupholm.



Konklusionen er følgende:

- I beslutningsprocessen omkring den 3. Limfjordsforbindelse opnåede man en forbedret samfundsøkonomi ved at erstatte det oprindelige forslag til udfletningsanlæg ved Dall med den såkaldte "Varianten". Varianten var billigere at udføre og sikrede afstand til Dall kirke.
- Undervejs i projekteringsprocessen var det indlysende, at "Varianten" var meget uheldig i en række sammenhænge, som miljø, landskabelig påvirkning, afstand til Svenstrup tilslutningsanlægget samt ikke mindst krydsende et asbestdepot.
- Det fremlagte alternativ er trafikalt sammenfaldende med løsningen fra 2011 med den hage, at nedgravningen af underføringen for den nordgående rampe på E39 er erstattet af en vejbro ud for Dall kirke. Her bliver forholdene netop så utålelige, som man kan forestille sig.
- Selvom der foreligger en anlægslov, med en række opdrag for de projekterende, er det ikke forbudt at gentænke dels udfletningsanlægget ved Dall ud fra dets funktion og dels hele konceptet med en motorvej vest om Aalborg.
- Langt hovedparten af trafikken i udfletningsanlægget er trafik fra syd mod henholdsvis E45 og E39. Udvekslingen mellem E45 nord og E39 nord er relativt beskeden og består fortrinsvis af lokal trafik til Hobrovej, City Syd og Svenstrup. En fornyet trafikberegning med den grønne mobilitetsmodel vil kunne dokumentere dette.
- Som alternativ for en lokale trafik mellem E45 og Hobrovej, City Syd og Svenstrup er et tilslutningsanlæg ved Dall rasteplads oplagt. Desværre har det i senere beregninger ikke været overvejet, idet man frygtede, at det ville tage en væsentlig del af rentabiliteten fra en motorvej vest om Aalborg. Denne er nu vedtaget, hvorfor man mere objektivt kan genoverveje mulighederne.
- Endelig burde man – selv om skitseringen for den 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm er startet op – genbesøge det indlysende alternativ, som er en udbygning af den eksisterende E45 gennem Aalborg.
- Udbygning af E45 med paralleltunnel. Denne løsning er den klart billigste og mest kapacitetsstærke af alle. Let at udbygge i etaper og frem for alt uden væsentlige miljømæssig påvirkning af omgivelser og natur – herunder problemerne ved Svenstrupholm og Dall Kirke. Denne løsning er gennemregnet med den Grønne Mobilitetsmodel på privat initiativ. Resultatet af denne konsolideringsberegning er ikke overraskende, at en udbygning af E45 er den bedste løsning på de trafikale problemer på tværs af Limfjorden.

Rapporten om Konsolidering af trafikberegning for en 3. Limfjordsforbindelse er udgivet i april 2024 af Lektor emeritus, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen, Aalborg, anker@lohmann-hansen.dk. Rapporten er vedføjet dette notat.

Aalborg den 23. april 2025

Anker Lohmann-Hansen