

Spørgsmål til nordjyske politikere

2021-10-14

Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk



Valget står mellem Egholmlinjen og opgradering af E45

Trafikniveauet ved Limfjordstunnelen (LT) betyder allerede i dag, at der opstår køer og ventetider. Dette vil fortsætte med endnu mere kødannelse og forsinkelser for trafikanterne. Der er således også bred enighed om, at der skal skaffes væsentlig ekstra vejkapacitet på tværs af fjorden, men uanset at Egholmmotorvejen (EHM) er i forslag, er opgradering af E45 fortsat en mulighed. Intet er reelt afgjort endnu.

Siden 2012 har der fra politisk side (blandt fremtrædende medlemmer af Regionsrådet, Aalborg byråd, nordjyske folketingsmedlemmer og nordjyske borgmestre) været peget på en motorvej vest om Aalborg som en ny løsning, Egholmmotorvejen (EHM), og det har betydet, at man for et par år siden vedtog at opdatere den tidligere VVM undersøgelse fra 2011, hvilket tidligere på året gav resultat i form af VVM2021, udarbejdet af Vejdirektoratet (VD). Folketingets transportudvalg har i mellemtiden med en politisk aftale peget på denne løsning.

Mere kapacitet på E45 linjen, herunder et ekstra tresporet tunnelrør, hvor trafikken i det midterste rør kan vendes efter behov, er et selvfølgelig alternativ. Desværre har flertallet af de nordjyske politikere forhindret, at begge løsninger blev undersøgt og sammenlignet, hvorfor væsentlige punkter mangler til et fyldestgørende grundlag for stillingtagen. Man har endog forsøgt at forhindre en dialog med borgerne, og der har efterhånden rejst sig en stor modstand i lokalbefolkningen. Det bevises dels ved opinionsundersøgelser foretaget af anerkendte institutter og dels ved de over 7.800 overvejende kritiske høringsvar til den nye VVM-undersøgelse. Et hidtil uset antal.

Følgende hovedspørgsmål bør stilles til rådenes kandidater:

I den kommende kommunalvalgkamp (til regionsrådet og byrådene) er det særdeles væsentligt at få udfordret de kandidater, der går ind for, at EHM skal anlægges frem for alternativet, en opgradering af E45.

Forklar, hvorfor du mener, at en motorvej vest om Aalborg og hen over Egholm er en bedre løsning end en udvidelse af den eksisterende E45 med et ekstra tunnelrør?

Nedenstående er en oversigt over indholdet af de to alternativer:

Motorvej o. Egholm vest om Aalborg	Opgraderet E45 med ekstra tunnelrør
<ul style="list-style-type: none">• 20 km. motorvej• Tunnel, 2x2 spor syd for Egholm• Lang lavbro over Nørredyb• Lang lavbro over Østerådalen• To motorvejskryds• Fem tilslutningsanlæg• Omkr. 20 vejbroer (VD nævner 28)• Ca. 14 faunabroer/vandløbspassager• Forlægninger af tre år• Ny støj for over 25.000 borgere• Væsentlig natur bliver fjernet• Meget betydende drikkevandsområder bliver berørt, måske skadet• Anlægspris (variant): 7,0 mia. kr.• Brugergevinster: 6,0 mia. kr.• Intern rente: 3,5 %• Ingen samfundsøkonomisk gevinst• Aflastning af LT: kun 24%• Dens kapacitet opnås allerede i 3032• Aflastning af Limfjordsbroen: kun 9%	<ul style="list-style-type: none">• Tunnel opgraderes til 3x3 spor• Midterste rør gøres vendbart, op til seks spor åbne i myldretiden• Maks. kapacitet opnås om mange år• Kridtsvinget underføres• Fire spor v. begge ender af tunnelen• Ny tilslutning nord for Bouet til/fra Vadum/Aabybro• Ny tilslutning til/fra City Syd• Nyt elektronisk styringsanlæg• Ekstra spor på motorvejen, behov?• Udskiftning af broer efter behov• Anlægspris: ca. 3,5 mia. kr.• Brugergevinster: kendes ikke• Intern forrentning: kendes ikke

Følgende svar er afvigende og dermed ikke reelle argumenter

1. Aalborg byråd vedtog i 2003 efter 8 afstemninger, at pege på EHM.
2. Regionsrådet og Aalborg byråd bakkede i 2012 op om valget af EHM på basis af VVM 2011.
3. Aalborg byråd vedtog i juni 2019 at afsætte to mio. kr. til opgradering af den tidligere VVM undersøgelse.
4. Folketingets partier vedtog i juni 2021 infrastrukturplanen, der indeholder EHM som et af projekterne.
5. LT i E45 er overbelastet og giver daglig trængsel med forsinkelser af morgen og eftermiddagstrafikken.
6. Borgere og virksomheder undlader at etablere sig i Vendsyssel pga. trængslen.
7. Alle nordjyske borgmestre er enige om EHM.
8. EHM vil aflaste E45 og den nuværende tunnel.
9. Biler bliver "grønne".

Følgende svar er usande

1. LT er truet på bæreevnen, da den synker.
Nej, VD har lavet en grundig undersøgelse med inddragelse af internationale eksperter som slår fast at tunnelen har det fint. De omtalte sætninger sker kun i den nordlige ende og er minimale og uden afgørende betydning.
2. EHM vil mindske støjen i Aalborg Centrum.
Nej, kun meget begrænset ved de østlige indfaldsveje. Ved de vestlige indfaldsveje vil støjen stige markant.
3. EHM vil mindske den tværgående trafik i Aalborg Centrum.
Nej, kun meget begrænset ved de østlige indfaldsveje. Ved de vestlige indfaldsveje vil trafikken stige markant.
4. En opgradering af E45 vil kræve ekstra spor hele vejen fra Egnspanvej krydset til tunnelen.
Nej, kun på visse kortere strækninger i første omgang. På de øvrige strækninger bør der først vise sig et behov.
5. Et ekstra tunnelrør vil kræve mange ekspropriationer.
Nej, nogle vil være påkrævet umiddelbart nord og syd for fjorden men slet ikke til sammenligning med en vestlig motorvej. Behov for fjernelse af visse olietankanlæg vil jo om få år være passende alligevel.
6. Et ekstra spor i hver side på E45 mellem LT og Egnspanvej vil kræve ekspropriationer.
Nej, måske i ubetydelig grad visse steder. Der er plads i siderne og i midterrabatten til udvidelse idet sporbredden også kan nedsættes i passende grad.
7. En eventuel midtjysk motorvej fra syd vil have størst betydning for EHM end med den nuværende E45.
Nej, i de nuværende skitser sker tilslutningen til E45 omkring ved Støvring.
8. Der er ikke markant flertal for en løsning med ekstra tunnelrør.
Jo, for de direkte berørte borgere i og ved Aalborg by er der stor modstand og klar opbakning til opgradering af E45. Det viser flere uvildige opinionsundersøgelser.

Følgende svar er fordrejende

1. VD sår tvivl om, at aflastningen på 24% i LT også vil gælde efter at EHM er færdig, så der få år efter igen vil opstå trængselsperioder.
Det er muligt, men man skal huske på, at formålet med EHM bør gælde mange år frem (mindst 50 år), en løsning, der kun rækker få år frem, er ganske uforsvarlig.
2. VD argumenterer, at begyndende kødannelser og tidstab i LT efter at EHM er færdig vil betyde, at flere vil vælge denne.
Det er jo bagvendt logik, når det overodnet drejer sig om at øge kapaciteten mange år frem der, hvor behovet er størst.

3. VD udtrykker, at EHM er samfundsøkonomisk rentabel.
Det må siges at være et ret ufuldstændig udtalelse. Dels er den interne rente kun på minimum i forhold til det, det der kræves for at opnå samfundsøkonomisk gevinst, og dels er alle de indgående økonomiske elementer behæftet med større eller mindre usikkerheder, hvilket der ikke er redegjort for. Der ganske vist nævnt nogle enkelt konsekvenser af ændrede forudsætninger, f.eks. af tidsgevinster, men ikke noget om graden af usikkerhed.
4. VD har tidligere påvist, at en vestlig motorvej er den "bedste" løsning sammenlignet med en løsning med en paralleltunnel.
Usagligt. VD lavede VVM2011 med en uforholdsmæssig stor paralleltunnel og den blev brugt som politisk argument, men mange forhold har ændret sig meget i de forløbne 10 år, trafikmæssigt, støjmæssigt, områdemæssigt, metodemæssigt, økonomisk, osv.
5. Udvidelse af E45 med blot ét ekstra tunnelrør har en lavere samfundsøkonomisk gevinst end EHM.
Udokumenteret, da der ikke lavet en aktuel beregning af en løsning med opgraderet E45, inkl. et ekstra tunnelrør. Anlægsomkostningerne vil med sikkerhed være markant lavere.
6. EHM vil for brugerne give en tidsgevinst, der er markant og større end for en opgraderet E45.
Udokumenteret, da der ikke lavet en aktuel beregning af denne mulige løsning.
7. VD hævder, at udvidelse af LT med et ekstra tresporet tunnelrør ikke giver en tilstrækkelig ekstra kapacitet efter anlægsperioden.
Denne påstand stammer fra 2011 og omhandler ikke en optimal dynamisk udnyttelse af sporene ift. myldretidstrafikken. Forholdet er ikke siden genvurderet af VD.
8. Anlæg af et ekstra østligt tunnelrør vil kunne påvirke den eksisterende tunnel, hvorfor den skal ligge med stor afstand til denne.
Nej, det afgørende er, at de sydlige munding af et ekstra tunnelrør kan ligge helt tæt op ad den eksisterende munding, da de første 400-500 m reelt ligger på kridt. Resten af tunnelrøret mod nord kan lægges med passende (nødvendig) afstand.
9. Antal uheld i de to tunnelforbindelser vil blive reduceret.
Nej, der foreligger ikke noget bevis, fordi alternativet med opgradering af E45 ikke er beregnet. Et ekstra tunnelrør med vendbar trafik vil give meget større kapacitet, bedre trafikstrømning og dermed også en øget sikkerhed.
10. Der skal anlægges en vestlig motorvej, fordi støjen ved E45 de senere år er steget og påvirker mange borgere.
Usagligt. En reduktion på omkring 24% af trafikken på E45 vil næsten ikke kunne høres. Hvis E45 i stedet bliver opgraderet, bør nye og meget bedre støjværn indgå. Der vil endog være rigelige midler til, at visse strækninger kan overbygges, så støjen helt indkapsles.
11. Drikkevandsområderne vil ikke blive påvirket af ny motorvej, da afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige, jf. VD.

Nej, med de skybrudsfænomener, der forventes i fremtiden, vil de skitserede tiltag ikke være tilstrækkelige.

12. Transportministeren har flere gange udtrykt, at det er synd for de lodsejere, der ikke ved om de skal have eksproprieret deres ejendomme.

En tynd og udokumenteret påstand. Mange (fleste) vil hellere blive boende.

13. Asbest-depoterne ved EHM nord og syd for fjorden vil ikke genere anlægsarbejdet. Findes der rester, vil de blive fjernet.

Utilstrækkeligt. Asbestrester i motorvejstraceet og i fjordens sedimentlag er ikke undersøgt tilstrækkeligt.

14. ...

Følgende svar er ude af proportioner

1. Med en færdiganlagt EHM vil trafikken fordele sig med kun ca. 24% i denne og ca. 67% i LTF, samt ca. 9% over Limfjordsbroen.

Det er derfor særdeles uforsvarligt at anlægge EHM, når der er tale om et så ringe grundlag. Beregningerne bekræfter kendt viden i Aalborg Kommunes forvaltning, at trafikanterne nord for fjorden foretrækker E45 som mål for deres ture, nemlig overvejende de, der skal til og fra arbejde. De store virksomheder, institutioner, skoler, osv. i Aalborg Centrum og Aalborg Øst er som magneter for trafikken.

2. EHM vil give tidsgevinster for borgere i og omkring Jammerbugt Kommune til City Syd og længere sydpå.

Jo, men antallet er lavt set i forhold til den stor mængde af andre fjordkrydsende borgere.

3. EHM vil give tidsgevinster for borgere i og omkring Vesthimmerland Kommune til Aalborg Lufthavn og længere nordpå.

Jo, men antallet er marginalt set i forhold til den stor mængde af andre fjordkrydsende trafikanter.

4. Med EHM fremhæves det, at den vil binde landsdelen bedre sammen.

Det vil overvejende kun gælde for borgerne i Jammerbugt og Vesthimmerland, hvilket vil give en marginal fordel set i forhold til en opgraderet E45.

5. VD hævder, at trafikstigningen i LT kun bliver på 1% frem til 2030 og derefter 1,5%.

Denne stigning synes at være usædvanlig lille, når den faktiske stigning over årene 2009-2019 i gennemsnit har været 2,8%. Dette bekræftes i særdeleshed ved helt nye trafikmålinger ved LT.

6. ...