

## **Behovet for en vestlig Limfjordsforbindelse**

Den vestlige forbindelse kom på tapetet allerede i 1968 i en skitse til Egnspan for Aalborg-Nørresundby området. På baggrund af analyser og drøftelser af alternative linjeføringer (i alt ni stk.) siden 1992 fremlagde Vejdirektoratet sin detaljerede VVM-undersøgelse på et offentligt møde i Aalborg. I forsommeren 2013 blev der dannet en regional komité til fremme af en tredje vejforbindelse over Limfjorden. Baggrunden var at beslutningsprocessen da havde stået i stampe siden august 2011. Et flertal i Folketinget vedtog i juni 2014 at lægge sig fast på Egholmlinjen. Det må imidlertid konstateres, at beslutningsprocessen stadig står i stampe ved udgangen af 2018 for så vidt angår vedtagelse af en anlægslov.

De efterfølgende er nogle opsamlende overvejelser om den tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Alternativet til forløbet over Egholm var Lindholmlinjen, der vil kunne tiltrække mere lokal trafik. Men denne linjeføring blev fravalgt, fordi den ville passere tæt forbi eller gennemskære bebyggede områder både syd og nord for fjorden. Dette er ikke tilfældet for Egholmlinjen.

### **Målsætninger**

Det er en misforståelse at en tredje vejforbindelse over Limfjorden ved Aalborg kun begrundes med et allerede optrædende eller kommende kapacitetsproblem for de nuværende to forbindelser – dvs. Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

Fokus har hidtil været på trafikudviklingen og kapaciteten for den Limfjordskrydsende trafik ved Aalborg. Derfor er en udbygning af den eksisterende forbindelse med et ekstra tunnelrør, og udvidelse af den tilsluttende delstrækning mod syd, blevet udnævnt til et egentligt alternativ. Der er imidlertid et overordnet formål med en tredje Limfjordsforbindelse vestom Aalborg, som tilsyneladende er blevet "overset" og som en udbygning af af den eksisterende tunnelforbindelse ikke imødekommer, nemlig:

- Vestforbindelsens styrkelse af det regionale vejnet, den regionale mobilitet/tilgængelighed, samt af den internationale trafik i Jyllandskorridoren.

Set i bakspejlet skulle tilhængerne af at fremme en tredje Limfjordsforbindelse nok først have fremtvunget et valg mellem udbygning af den eksisterende Limfjordsforbindelse (Limfjordstunnelen) og en tredje vestlig forbindelse. Hvis det var blevet afklaret at valget ville falde på en tredje Limfjordsforbindelse, kunne det næste valg så stå mellem Lindholmlinjen og Egholmlinjen – med afsæt i den detaljerede VVM-redegørelse.

### **Argumenterne for en vestlig forbindelse over Egholm**

Der er tre hovedargumenter for at etablere en tredje Limfjordsforbindelse mod vest:

- En forøgelse af den samlede kapacitet i Limfjordskrydset.
- En bedre sammenhæng og fleksibilitet i det samlede overordnede vejnet for Aalborg området ("Storaalborg").
- Regional udvikling i Vendsyssel og Nordjylland.

- En tostrengt motorvejsforbindelse giver større sikkerhed for trafikafviklingen ved blokering af den ene af forbindelserne.

Uddybning af disse punkter:

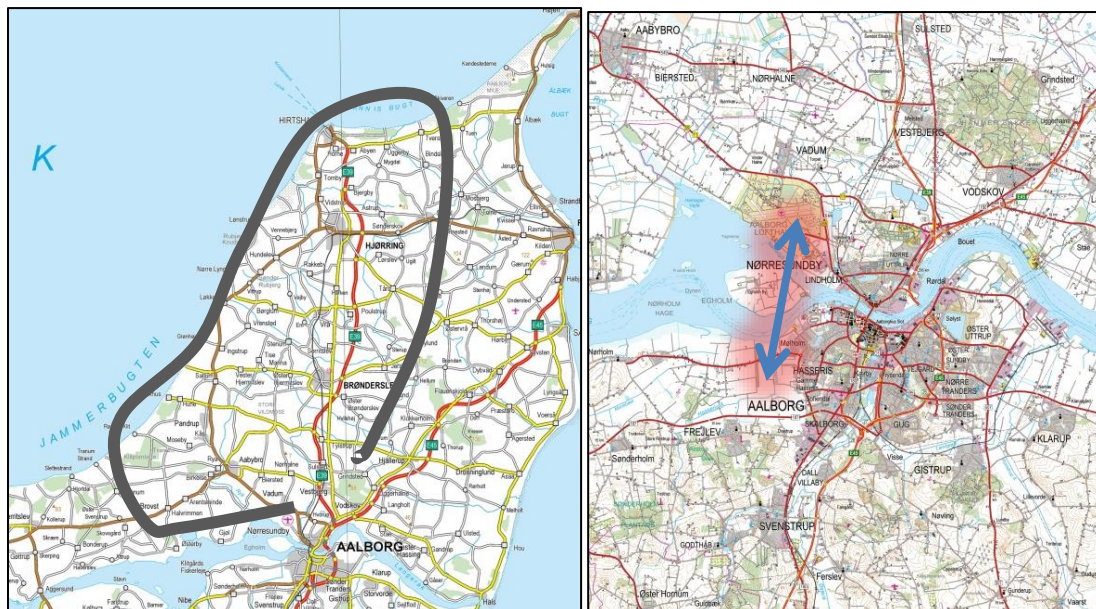
## Regional udvikling

Det væsentligste argument for en tredje Limfjordsforbindelse som en vestlig forbindelse er en forbedret mobilitet og tilgængelighed for det hele vestlige Vendsyssel og Hanherred i særdeleshed, og for Region Nordjylland eller Norddanmark generelt.

Limfjordsforbindelserne indgår også som et vigtigt led i Jyllandskorridoren, der forbinder de Nordatlantiske lande, Sydnorge og Vestsverige via færgehavnene i Hirtshals og Frederikshavn med Nordtyskland (Hamburg) og det europæiske kontinent. E45 og E39 er udpegede som en del af det trans-europæiske transportnet (T-TEN).

## Den regionale mobilitet og tilgængelighed for det vestlige Vendsyssel:

Dette omfatter den del af Jammerbugt Kommune, som ligger øst for Tingskoven (dvs. fratrukket den tidligere Fjerritslev Kommune), det meste af Hjørring Kommune, samt den vestlige del af Brønderslev Kommune.



Det vestlige Vendsyssel, med et samlet indbyggertal på 110.000-120.000, vil få en forbedret transportgeografi med særlig henblik på tilgængeligheden til de vestlige dele af Aalborg-området og til resten af landet syd for Limfjorden. Hertil kommer, at også tilgængelighed og mobilitet for Frederikshavn Kommune og Aalborg Kommune kan rammes negativt af trafikale problemer på den nuværende strækning af Limfjordstunnelen og på E45 strækningerne nord og syd herfor. Endvidere vil den forbedrede sikkerhed og pålidelighed for den norske og svenske transittrafik via færgeruterne i Hirtshals og Frederikshavn kunne få indflydelse på den samlede regionale erhvervsudvikling i landsdelen. Endelig vil Aalborg Lufthavn udvide sit kundeopland mod syd.

## Sikring af et hensigtsmæssigt overordnet vejnet til betjening af Aalborg-området:

Den manglende vestlige forbindelse repræsenterer et "missing link" i hele vejnettets struktur, hvilket man kan forvise sig om ved at sammenligne Aalborg-områdets udbredelse og det vejnet, som betjener dette samlede byområde. Den tredje

Limfjordsforbindelse vil således sikre en mere robust og hensigtsmæssig sammenhæng mellem trafikbetjening og byudvikling.

Især vil tilgængeligheden mellem lufthavnsområdet, Vadum og Åbybro nord for fjorden og City Syd samt Frejlev/Nibe og Støvring syd for fjorden blive markant forbedret.

Et ekstra tunnelrør vil nok tilbyde en øget sikkerhed mod blokering, hvis der opstår et trafikuheld i selve tunnelen, men problemer på de tilsluttende strækninger nord og syd for tunnelkrydsningen vil påvirke hele trafikken.

## **Kapacitetsbehovet og den trafikale omfordeling**

Limfjordsbroen har en trafik på ca. 30.000 biler i døgnet, hvilket svarer til kapacitetsgrænsen, der er begrænset af det tilstødende gadenet og signalreguleringsanlæg på sydsiden. Vesterbro er her tosporet, og signalreguleringsanlæggene mellem Vesterbro og Ved Stranden, Kastetvej og Borgergade indebærer en samlet begrænsning. Der kan således heller ikke i fremtiden overføres mere end 30.000 til 32.000 biler i døgnet, med mindre døgnfordelingen af trafikken ændres drastisk.

Når der anlægges en ny vestlig forbindelse over Limfjorden, vil en del af den nuværende trafik på Limfjordsbroen blive overført hertil. Den ledige kapacitet vil herefter blive overtaget af trafik overflyttet fra Limfjordstunnelen, og måske i mindre omfang af nyskabt trafik som følge af den øgede fremkommelighed og forbedrede transportgeografi.

Det er derfor en misforståelse at behovet for en tredje vejforbindelse over Limfjorden ved Aalborg kun kan begrundes med et allerede optrædende eller kommende kapacitetsproblem for de nuværende to forbindelser – dvs. Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

Et ekstra tunnelrør og en udbygning fra fire til seks eller flere spor på strækningen syd for tunnellen vil naturligvis forøge den samlede kapacitet i Limfjordskrydset, med den nuværende udformning og planlagte udbygning af det overordnede vejnet. Denne kapacitetsforøgelse vil – som det fremgik af VVM-redegørelsen - kræve anlægsudgifter af samme størrelsesorden som en tredje Limfjordsforbindelse. Hertil kommer, at det under alle omstændigheder vil blive nødvendigt at anlægge en forbindelsesvej fra E45 til City Syd og Ny Nibevej (via det kommunale anlægsbudget!). Men nutidige og fremtidige problemer som følge af den manglende sammenhæng i det overordnede vejnet løses ikke.

En tredje Limfjordsforbindelse vil i en årrække løse kapacitetsproblemet for den Limfjordskrydsende trafik.

Nedenstående skal kun opfattes som et eksempel på, hvilke omfordelinger af trafikken der som minimum burde medtages i vurdering af den tredje forbindelse ved hjælp af en trafikmodel. De angivne trafiktal er grove skøn, der skal verificeres ved en mere detaljeret modelberegning. Alle trafiktal i det følgende er angivet som ÅDT og på 2012-niveau.

### **Før en vestforbindelse etableres (de eksisterende forhold i 2012):**

Limfjordstunnelen:	68.000
Limfjordsbroen:	30.000
I alt:	98.000

---

**Med Egholmlinjen etableret:**

Limfjordstunnellen:	46.000	
Limfjordsbroen:	30.000	
Egholmlinjen:		28.000
I alt:	104.000	

**Forudsætninger:**

Der regnes med, at Limfjordsbroen altid fyldes op med ca. 30.000 biler. VVM redegørelsen fra 2011 angiver kun en døgntrafik på 18.400 over Limfjordsbroen i 2020, hvis Lindholmlinjen vælges (26.900 i 2020, hvis Egholmlinjen vælges), men dette ville kræve en drastisk nedsættelse af kapaciteten for tilkørselsvejene (inkl. signalreguleringsanlæg) til Limfjordsbroen.

Der er også forudsat en samlet tilvækst i den Limfjordskrydsene trafik ("nyskabt" trafik) på 6.000 biler i døgnet (stadig 2012-niveau). Denne størrelse kan naturligvis diskuteres. En del af den nyskabte trafik grundet den forbedrede transportgeografi vil først optræde på lidt længere sigt, og forudsat der ikke gennemføres væsentlige vejafgifter på nettet ("roadpricing").

Ovennævnte regnestykke forudsætter i øvrigt følgende omfordelinger:

Det skønnes at Egholmlinjens trafik består af følgende bidrag:

overflyttet fra Limfjordstunnellen:	16.000	
overflyttet fra Limfjordsbroen:	8.000	
nyskabt trafik:		4.000
I alt	28.000	

Limfjordsbroens trafik vil bestå af:

andel af den nuværende trafik:	22.000	
overflyttet fra Limfjordstunnellen:	7.000	
nyskabt trafik:		1.000
I alt	30.000	

Limfjordstunnellen vil bestå af:

andel af den nuværende trafik:	45.000	
nyskabt trafik:		1.000
I alt	46.000	

En Lindholmlinje ville naturligvis få en noget større belastning end Egholmlinjen, da den - grundet en østligere linjeføring - vil aflaste Limfjordstunnellen og især Limfjordsbroen yderligere.

**Anlægsomkostninger:**

Der er ingen billig genvej til en løsning af fjordkrydsningen. Valg af en østlig udbygning vil alt i alt være lige så dyr som den vestlige forbindelse. Man skal se på udgifterne til det samlede vejnet i Aalborg-området. Bl.a. skal forbindelsen fra E45 til City Syd anlægges under alle omstændigheder. Samtidig skal en del af E45 strækningen syd for tunnelen udvides til flere end seks spor, afhængig af hvor stærkt trafikken forsætter med at vokse efter at den tredje Limfjordsforbindelse er taget i brug. Men der vil være store anlægstekniske risici, og alvorlige trafikafviklingsproblemer over en længere årrække, forbundet med at udføre et ekstra tunnelrør mv.

## **Egholm som naturreservat?**

Modstanderne af en tredje Limfjordsforbindelse hævder også at det enestående naturområde, som Egholm repræsenterer, vil blive spoleret.

Egholm er imidlertid ikke udpeget til et egentligt naturreservat, da næsten 90 procent af landarealet udnyttes til landbrug. De naturperler, der også findes på øen, vil for størsteparten blive bevaret, og erfaringerne fra andre anlægsarbejder viser, at der vil blive dannet nye biotoper omkring anlægget.

Der er næppe nogen trafikøkonomisk begrundelse for at etablere en vejadgang fra nord til Egholm, således som foreslået i VVM-redegørelsen som et "tilvalg". Egholm vil herved fortsat være en ø, hvortil der kun er adgang med en færgeforbindelse.

Et Natura 2000 område dækker den yderste vestlige del af øen og vil fortsat gøre det. Xxxgæssene vil...

De fleste af de besøgende til Egholm kommer ikke længere end Restaurant Kronborg og omgivelser. Dette rekreative område er afskærmet fra motorvejen af skov. Det meste af bebyggelsen for fastboende (anslået til ca. 40 personer i 2018) ligger længere mod vest et godt stykke ( ) fra motorvejen.

Ifølge VVM-redegørelsen fra 2011, vild er ske en del forstyrrelse af strandene under anlægsperioden. Men efter færdiggørelsen vil (citat fr VVM)...

## **Forløbet gennem tætbyområde**

Aalborg er den eneste by i hele Jyllandskorridoren mellem Hirtshals/Frederikshavn og Hamburg, hvor motorvejen forløber gennem centrale byområder. For de fleste af de øvrige byer passerer motorvejen vest om byområdet. Dette gælder Hobro, Randers, Aarhus, Horsens, Trekantområdet (Fredericia og Kolding), Haderslev, Aabenraa, Flensborg, Slesvig, Rendsburg og Neümunster. For Hjørring, Brønderslev og Vejle forløber motorvejen østom byen. For Danmark som helhed er det kun Hovedstadsområdet, der har en geografisk udstrækning så omfattende, at hovedruten E20 forløber gennem centrale byområder.

### **De støjmæssige konsekvenser:**

Lobbygruppen mod en tredje forbindelse har fremhævet, at en ny vestlig forbindelse ikke vil løse de trafikalt afledte støjproblemer i Aalborg. Dette har lobbygruppen stort set ret i. Det hævdes også, at en vestlig forbindelse vil skabe store støjmæssige og miljømæssige problemer. Her har lobbygruppen derimod ikke ret.

Lindholm-linjen ville aflaste de to eksisterende forbindelser mere end en linjeføring over Egholm, fordi førstnævnte ligger tættere på Aalborgs centrale bydele. Men samtidig vil et forholdsvis større antal boliger og bebyggelser blive støjramte.

En vestlig forbindelse vil aflaste den eksisterende motorvej (E45) og trafikken på de øst-vestgående tilslutningsveje gennem tætbyområder, dvs. især Høvejen nord for Nørresundby, Forbindelsesvejen igennem Nørresundby, Østre Allé gennem Østbyen og Vejgård, samt Indkildevej/Ny Nibevej gennem Skalborg.

Dette indebærer også en reduktion af den nuværende trafikstøj fra disse overordnede veje, samt en reduktion i den fremtidige vækst i trafikstøjen. Denne reduktion er dog forholdsvis beskeden og vil ikke løse den trafikstøj, som i dag påvirker flere tusinde boliger i de østlige dele af Aalborg og Nørresundby - hvor især Gug-området, samt dele af Vejgaard, Aalborg Øst og Nørre Uttrup er støjramte.

En vestlig vejforbindelse over Limfjorden er ikke en løsning på trafikstøjen omkring motorvejen E45 og tilslutningsvejene, selvom den samlede støjbelastning her vil blive noget reduceret. Der optræder samlet - alt andet lige - en øget støjbelastning ved fordeling af den samlede trafik på et udvidet vejnet. Det skyldes at eksempelvis en halvering af trafikken ikke medfører en halvering af støjulemperne men en væsentlig mindre reduktion.

En vestlig forbindelse vil aflaste den eksisterende motorvej (E45) og trafikken på de øst-vestgående tilslutningsveje gennem tætbyområder, dvs. især (når der ses bort fra Høvejen nord om Nørresundby): Forbindelsesvejen igennem Nørresundby, Østre Allé gennem Østbyen og Vejgård, samt Indkildevej gennem Skalborg. Dette indebærer også en reduktion af den nuværende trafikstøj fra disse overordnede veje, samt en reduktion af den fremtidige vækst i trafikstøjen. Denne reduktion er forholdsvis beskeden og vil ikke afgørende reducere det støjulempe-niveau, som i dag påvirker flere tusinde boliger i de østlige dele af Aalborg og Nørresundby - hvor især Gug-området samt dele af Vejgaard, Aalborg Øst og Nørre Uttrup er støjramte.

Reduktion i trafikstøj er derfor ikke et væsentligt argument for en vestlig vejforbindelse over Limfjorden, selvom den samlede støjbelastning omkring motorvejen E45 og tilslutningsvejene vil blive noget reduceret.

Lindholmlinjen ville som nævnt aflaste de to eksisterende forbindelser mere end en linjeføring over Egholm, fordi førstnævnte ligger tættere på Aalborgs centrale bydele. Men samtidig vil et forholdsvis større antal boliger og bebyggelser blive støjramte. Dette har nok været hovedbegrundelsen for at fravælge Lindholmlinjen.

Derimod vil meget få boliger blive væsentligt støjbelastet af Egholmlinjen (som et led i forlængelse af E39 mod syd), og denne støjbelastning vil være meget mindre og nemmere at bekæmpe end de eksisterende og kommende støjproblemer langs E45. Linjeføringen over Egholm vil komme til at berøre meget få boliger, dvs. hovedsageligt to ejendomme beliggende ved øens nordside, som vil opnå kompensation til støjdæmpning eller flytning.

Der ligger ingen boliger indenfor 100 m fra den linjeføring for Egholmlinjen, der er præsenteret i VVM-redegørelsen. Hvis linjeføringen forlægges 100-200 m mod vest i det åbne land på delstrækningen mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej (foreslået på det offentlige møde i 2011 og medfører ingen øget vejlængde), vil der indenfor 500 m fra vejen kun ligge ca. 70 boliger i Drastrup og knap 100 boliger tilsammen på Æblevangen/Ferskenvej. Endvidere er det muligt at forlænge Skydebanevej (der er facadeløs) mod vest (sydom rensningsanlægget) til Egholmlinjen, og i stedet lade Nørholmsvej og Mølholmsvej udmunde i forlængelsen af Skydebanevej. Herved undgås, at boligerne langs Mølholmsvej påvirkes væsentligt af trafikstøj.

Jørgen Kristiansen  
Oktober 2018