

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

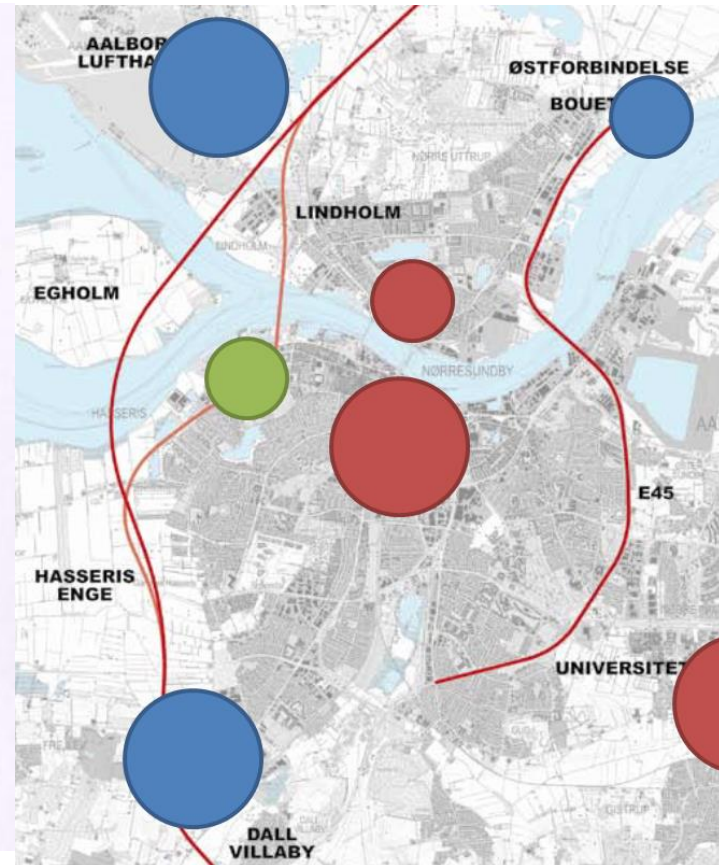
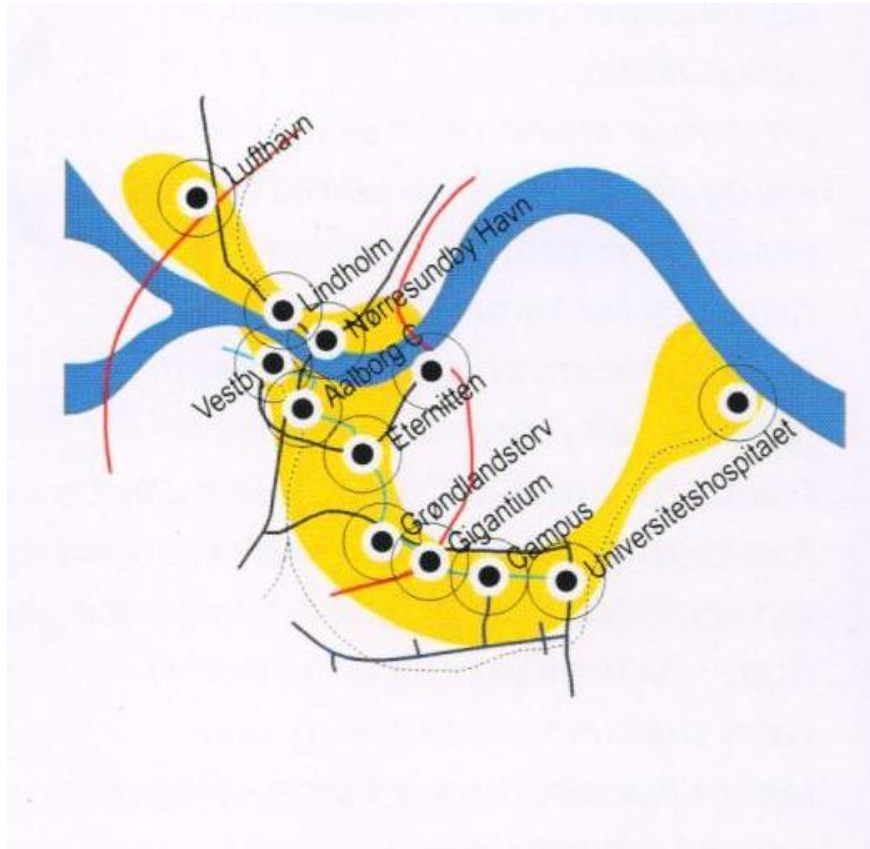


- **Trafikøkonomiske effekter, jf. VVM-redegørelsen**
- **Strukturelle eller “dynamiske” effekter:**
 - Sammenhæng med fysisk byudvikling**
 - Sammenhæng med regional udvikling**

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

Sammenhæng med byudvikling

Vækstaksen fra “Fysisk Vision 2025” eller en flercenterstruktur?



Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

Opdeling af trafik i Limfjordskrydsningen: et rent gæt!

Lokaltrafik (indenfor Aalborg-området):	35-40%	ÅDT 35-40.000
Regional trafik (t/f Aalborg-området):	35-40%	ÅDT 35-40.000
Transit trafik (igennem Aalborg-området):	20-30%	ÅDT 20-25.000
Sum (2012)		ÅDT knap 100.000

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

Sammenhæng med regional udvikling?

Jeppe Rich (DTU) i Nordjyske 13. oktober 2013:

“Sammenhængen mellem infrastruktur og virksomhedsetableringer eller fastholdelse af arbejdspladser er enten diffus eller ikke-eksisterende”

SIEMENS annonce i “Ingeniøren”, oktober 2013:

“Mobilitet skaber vækst og velfærd”

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

Opfyldelse af funktionskrav

Funktionskrav	Tredje vestlig Limfjordsforbindelse	Udbygning med paralleltunnel mv.	
Kapacitet og serviceniveau	xx	xx	
Anlægsomkostninger mv.	6-7 mia kr.	5 mia kr.	VVM
Trafikøkonomiske effekter:			
Rejsetidsbesparelser			VVM
Uheld			VVM
Støjbelastning			VVM
(Intern rente)	(7,8 pct.)	(2,2 pct.)	VVM
"Dynamiske" effekter:			
Fjordkrydsningens pålidelighed	xx	x	
Regional mobilitet og tilgængelighed	x	0	
By-vejnettets sammenhæng	x	0	

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

Figur 1.1 Skitse fra Egnplan for Aalborg-Nørresundby området fra 1968. E45 var under udførelse men planen stillede forslag om endnu en forbindelse vest om Aalborg.

