

Er beslutningsprocessen for den tredje Limfjordsforbindelse gået i stå?

Det åbne brev fra Industripolitisk Udvalg Nordjylland til nordjyske folketingsmedlemmer (6.11.2016) om at stå sammen om en tredje Limfjordsforbindelse vil forhåbentlig medvirke til at sætte skub i beslutningsprocessen igen.

Projektet til den 20 km lange Limfjordsforbindelse over Egholm omfatter - udover fjordkrydsningen på ca. 2 km (tunnel under Limfjorden og en lavbro over Nørredyb) - også en vestlig omfartsvej, samt en forbindelsesvej mellem E45 og City Syd. Den vestlige forbindelse kom på tapetet allerede i 1968 i en skitse til Egnspan for Aalborg-Nørresundby området. Egnspanvej, som er under opførelse for kommunale skattekrone alene, indgik også i skitsen. På baggrund af analyser og drøftelser af alternative linjeføringer (i alt ni stk.) siden 1992, vedtog et flertal i Folketinget i juni 2014 at lægge sig fast på Egholmlinjen.

Alternativet til forløbet over Egholm var Lindholmlinjen, der 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, der forløber i det åbne land vest for Hasseris, passerer tidligere industriarealer syd og nord for fjorden, og på Egholm forløber gennem et rent landbrugsområde. Nord for Ny Nibevej ligger vejen udelukkende på hævet havbund fra stenalderen, og spolerer derfor ikke, i modsætning til den østlige motorvej, store landskabsgeologiske og kulturhistoriske værdier.

Selvom et detailprojekt for vejanlægget først kan igangsættes, når der er vedtaget en anlægslov i Folketinget, kunne der allerede nu laves et detaljeret skitseprojekt fx på initiativ af Region Nordjylland. I dialog med lokale beboergrupper må der fastlægges en linjeføring og et forløb af Limfjordsforbindelsen, der i nødvendigt omfang justeres i forhold til skitseforslaget fra 2011.

Modstanderne af en tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg har følgende tre hovedindvendinger: 1) forbindelsen vil medføre store miljømæssige ulemper, især for det vestlige Hasseris og Egholm; 2) forbindelsen er urealistisk dyr i forhold til statsbudgettet; 3) en paralleltunnel og udvidelse af E45 gennem byen er både billigere og bedre.

Ad 1):

Der skal sikres en hensigtsmæssig tilpasning i forhold til landskab, samt de lokale vejnet og stinet. Det gælder eksempelvis krydsning af de forskellige stiforløb syd for og nord for fjorden samt på Egholm, tilslutning til det lokale vejnet, fx via en forlængelse af Skydebanevej eller forlægning af Mølholmsvej, samt evt. tilkobling til Skelagervejs forlængelse.

De trafikalt afledte, lokale miljøproblemer som mange beboere, bl.a. i det vestlige Hasseris, frygter som følge af den vestlige forbindelse, er trods alt begrænsede i forhold til de behov, som forbindelsen vil opfylde. Egholm vil beklageligvis ikke længere være helt så fredfyldt. Men en klar indikation af at støjproblemerne opleves som begrænsede, er at de planlagte boligbebyggelser mellem Æblevangen og Ferskenvej, og i Sofiendal Enge, ligger tæt opad linjeføringen. Der påføres større miljømæssige ulemper for mange flere beboere i Gug, Vejgaard, Aalborg Øst og Nørresundby, hvis den tredje Limfjordsforbindelse opgives og der i stedet for sættes på en udbygning af E45 under Limfjorden og gennem byen. Fortsat koncentration af al den gennemkørende trafik på E45 gennem centrale byområder vil også medføre større trafikafviklingsproblemer på tilslutningsvejene.

Ad 2):

Modstanderne af den tredje Limfjordsforbindelse mener at finansiering med 7 mia. kr. er urealistisk. Men pengene skal ikke bevilges på én gang. Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt peger i et indlæg i Nordjyske (8.10.2016) på, at staten i årtiet 2010-2019 bruger i gennemsnit hele 15 mia. kr. om året til investeringer i infrastruktur på transportområdet. Det giver et samlet beløb for tiåret på 150 mia. kr. Hertil kan føjes 60-70 mia. kr. til Femern Bælt forbindelsen og dens tilslutningsanlæg, som forventes delvist brugerfinansieret med statsgaranterede lån.

Nordjyllands befolkning udgør godt 10 pct. af Danmarks befolkning og 12 pct. af arealet. Hvis Nordjylland i løbet af en tiårs periode får tildelt en tilsvarende andel af infrastruktur-budgettet, vil der være rigeligt til både at dække udgiften til en tredje Limfjordsforbindelse, andre nødvendige forbedringer af statsvejnettet i Nordjylland, fx til Skagen, en tiltrængt modernisering af banenettet, og en moderne busløsning (BRT) i Aalborg til erstatning for det kasserede letbaneprojekt.

Ad 3):

Der er ingen billig genvej til en løsning for den fjordkrydsende biltrafik. Valg af en østlig udbygning vil alt i alt være lige så dyr som vestforbindelsen, da man skal se på udgifterne til det samlede vejnet i Aalborg-området for de to alternativer. Bl.a. skal en forbindelse fra E45 til City Syd anlægges under alle omstændigheder. Samtidig skal en del af E45 strækningen syd for tunnelen måske på et meget senere tidspunkt udvides til seks spor, hvis trafikens vækst overstiger de ca. 20.000 biler i døgnet, som den tredje Limfjordsforbindelse aflaster med. Men der vil være store anlægstekniske risici, og alvorlige trafikafviklingsproblemer over en stor årrække, forbundet med at udføre et ekstra tunnelrør mv. Hertil kommer, at en udbygning af østforbindelsen ikke giver nogen forbedring af transportgeografien og ej heller en større fleksibilitet/sikkerhed for den fjordkrydsende trafik.

Modstanderne har naturligvis ret til fortsat at kæmpe for at projektet opgives. SF's og Enhedslistens trafikpolitiske ordførere (Karsten Hønge og Henning Hyllested) har således meldt klart ud at de afviser en vestlig forbindelse overhovedet, selvom konsekvenserne vil blive negative økonomiske og sociale udviklingsbetingelser for hele Nordjyllands befolkning. De to partier har i stedet valgt at hægte sig op på nogle ganske vist velargumenterede men helt lokale særinteresser.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt to indlæg i Nordjyske (8.10 og 16.10.2016). afspejler måske den lidt passive holdning til Limfjordsforbindelsen blandt et flertal i Folketingets Transport- og Bygningsudvalg. Mange har tilsyneladende stadig det mentale billede i hovedet, som dagbladet Politiken lancerede for tyve år siden, at der stort set ingen trafik forekommer på de nordenfjords motorveje udover et par lokale gyllevogne. Eller at Aalborg er det nordligste, afsides beliggende punkt på Jyllands top. Det bliver derfor et langt og sejt træk at få blot en begyndende etapevis finansiering igennem Folketinget, selv hvis en delvis brugerbetaling bliver løsningen i sidste ende.

Til gengæld bakker Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, og vel også Det Radikale Venstre, op om en tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Både Socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører Rasmus Prehn og De Radikale Venstres trafikpolitiske ordfører Andreas Steenberg udtrykte på en konference i Aarhus i april 2016 stor begejstring for en fast Kattegatforbindelse. Derfor bør de nordjyske folketingspolitikere, når bortses fra Enhedslisten og SF, indledningsvist gå i dialog med politikere og beslutningstagere i bl.a. Midtjylland. Der bør peges på, at den tredje Limfjordsforbindelse skal ses som et uundværligt led i det overordnede vejnet i den internationale Jyllandskorridor. Her må Limfjordsforbindelsen, grundet de store kapacitetsproblemer, anlægges før fx en midtjysk motorvej. En fast Kattegatforbindelse vil være et mere langsigtet projekt.

Jørgen Kristiansen
Julius Posselts Vej 13, 9400 Nørresundby
jorgenkr@yahoo.dk