

**Indlæg bragt i Nordjyske Stiftstidende den 10.juni 2021
(med overskriften "For mange penge til vejnettet?")**

For mange penge til Nordjyllands vejnet?

Et af de mange gange gentagne argumenter fra modstanderne af en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm (vest-forbindelsen) er, at 7 mia. kroner er alt for stort et beløb at investere i en forbedring af de overordnede vejes fjordkrydsning af Limfjorden ved Aalborg.

En professor i trafikmodellering ved DTU går et skridt videre. Han hævder – i en artikel i fagbladet "Ingeniøren" - at pendlingshastigheden i Nordjylland er blandt de højeste i hele landet, og at Nordjylland derfor er det område i Danmark, hvor der er mindst behov for nye vejinvesteringer. Der er – ifølge professoren - slet ikke behov for en udbygning af de fjordkrydsende forbindelser i Aalborg-området. Han har ikke forstået, at for Nordjylland er hovedproblemet usikkerheden ved at krydse Limfjorden for især den erhvervsrelaterede trafik. Han forudsætter helt fejlagtigt, at man kan sammenligne forholdene i Nordjylland med det tæt bebyggede hovedstadsområde. Sidstnævnte er kendetegnet ved et tætmasket gadenet og kollektivt trafiknet til at betjene de voldsomme pendlingsstrømme i en storby stopfodret med offentlige og private arbejdspladser.

Ifølge de modstandere af Egholmlinjen, som trods alt accepterer, at en udbygning af den fjordkrydsende vejkapacitet er nødvendig, kan et tredje tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen anlægges for et væsentligt mindre beløb, herunder nogle overkommelige udgifter til forbedringer på de tilsluttende strækninger. Så hvorfor ikke benytte det sparede beløb til andre formål. Kaj A. Jørgensen mener i et indlæg i Nordjyske (4.6), at den samlede udgift kan holdes indenfor 3,5 mia. kr. Trafikforsker Anker Lohmann-Hansen anslår i et indlæg (6.6), at den samlede udbygning kan anlægges for ca. 5 mia. kr. Sidstnævntes økonomiske skøn forekommer mere realistisk men dog noget optimistisk. Indpasning af Kridtsvinget og Borgmestersvinget i en såkaldt vendbar løsning med et tresporet parallelrør bliver temmelig kostbar. Udvidelsen til flere spor på de tilgrænsende strækninger af E45 gennem tætte byområder vil indebære store udgifter til nedrivning af boliger og erhvervsbygninger, samt en omfattende støjbekæmpelse.

Den alternative udbygning af E45's fjordkrydsning gennem Limfjordstunnelen (øst-forbindelsen) vil derfor kræve investeringer af næsten samme størrelsesorden som Egholmlinjen, men med en markant dårligere samfundsøkonomi end Egholmlinjen.

Ifølge Regeringens udspil til en infrastrukturplan frem mod år 2035 foreslås der afsat 106 mia. kr. til ny infrastruktur i Danmark. Hertil skal lægges ca. 55 mia. til at færdiggøre allerede igangsatte projekter. Den del af Region Nordjylland, der ligger øst for Tingskoven, og som er under indflydelse af en tredje Limfjordsforbindelse i Aalborg-området, udgør ca. 8,7 pct. af Danmarks befolkning. Dette vil svare til at denne del af Nordjyllands andel ville blive ca. 14 mia. kr. til vejnet og forbedring af den kollektive trafik. På den baggrund forekommer ca. 7 mia. kr. ikke at være for mange penge at investere i forbedring af det statslige, fjordkrydsende vejnet i Aalborg-området og mellem Vendsyssel og Himmerland.

Det er også i mellemtiden, mens Egholmlinjen anlægges, nødvendigt at gennemføre en række mindre forbedringer af den eksisterende fjordkrydsning gennem Limfjordstunnelen – således som allerede beskrevet i Vejdirektoratets konsolideringsrapport fra 2014 for den tredje Limfjordsforbindelse. Der ville stadig – med en ramme på ca. 14 mia. kr. - blive rigeligt med penge tilovers til øvrige vejforbedringer, fremme af cyklismen og en markant opgradering af banenettet. Det foreliggende udspil regner kun med - som eneste opgradering - at der anlægges ladeinfrastruktur til batteritog i Frederikshavn og Hjørring.

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