

**Synspunkt bragt i Nordjyske Stiftstidende den 22. februar 2019
(med overskriften "Kun Egholm opfylder behov")**

Kun Egholmlinjen opfylder Nordjyllands trafikale behov

Årsagen til uenigheden mellem modstandere og tilhængere af den tredje Limfjordsforbindelse via Egholm er, at de to alternativer (Egholmlinjen og en udbygning mod øst) opfylder helt forskellige målsætninger. Egholmlinjen (E39) løser nogle problemer, som en énsidig udvidelse af den østlige forbindelse (E45) ikke løser. Modstanderne forudsætter i deres argumentation, at den manglende kapacitet for den Limfjordskrydsende trafik er et rent Aalborg problem. Hvis det derudover blot var et spørgsmål om at løse et lokalt kapacitetsproblem ved E45's krydsning af Limfjorden, ville en udvidelse af den østlige forbindelse være den oplagte løsning.

Egholmlinjen sikrer derimod et overordnet vejnet, der indebærer en bedre transportgeografisk sammenhæng for hele Aalborg Kommune. Uden en vestlig forbindelse skal trafikproblemerne på Skalborg Bakke, på resten af Hobrovej - og på flere af de øvrige trafikveje i det vestlige og sydlige Aalborg - stadig løses med betragtelige kommunale vejinvesteringer.

Egholmlinjen eliminerer den store omvejskørsel for hele Vestvendsyssel (110.000-120.000 indbyggere), hvilket vil give et løft for den erhvervsmæssige udvikling og jobskabelse nordenfjords.



Den tostregede motorvejsløsning giver endvidere større sikkerhed for trafikafviklingen på tværs af Limfjorden – i tilfælde hvor en af forbindelserne blokeres. Dette har særlig betydning for den internationale og regionale trafik i Jyllandskorridoren, og i forbindelse med virksomhedernes logistiske krav, der er anderledes end for pendlertrafik.

Modstanderne hævder - i flittige debatindlæg i Nordjyske - at Egholmlinjen giver langt de største trafikstøjproblemer for hele Aalborg, at Egholm som naturområde bliver fuldstændig spoleret, at Egholmlinjen giver utilstrækkelig trafikal aflastning, og at løsningen er for dyr.

Modstandernes påstande om trafikstøjen er ubegrundede. Det omfattende byggeri i Sofiendals Enge og Hasseris Enge burde ganske vist have været holdt i en større afstand fra den reservede linjeføring. Men byggeriet er et udtryk for, at investorerne ikke anser trafikstøjen fra Vestvejen for et væsentligt problem. På den 2,5 km berørte strækning mellem Ny Nibevej og Mølholmvejs (eller alternativt Skydebanevejs) tilslutning er det muligt at lave en effektiv støjfaskærmning. På hele strækningen nord for Limfjorden passerer vejen slet ikke nogen støjfølsom bebyggelse. Derimod passerer E45 motorvejen tæt forbi store boligområder i Nørresundby og Vejgaard, og gennemskærer brutalt hele Gug-området. Samtidig udbygges der stadig med boliger i Gigantium området lige øst for vejen. Alt i alt vil

Egholmlinjen nok klare sig bedst hvad trafikstøj angår, og tilslutningsvejenes støjbelastninger skal også medregnes.

Øen Egholm er flad som en pandekage (hævet fjordbund fra stenalderen), og det meste af arealet er landbrugsområde. VVM-redegørelsen fra 2011 præsenterede en meget grundig og detaljeret redegørelse for de miljømæssige konsekvenser. Redegørelsen konkluderede, at der vil optræde en del forstyrrelser ved strandene i anlægsperioden, men efterfølgende vil betingelserne for både dyreliv, fugleliv og planteliv være som før. Over Egholm påvirkes kun to landejendomme på nordsiden - beliggende i ca. 200 m afstand fra vejen - af væsentlig trafikstøj. Størsteparten af de ca. 40 fastboende på øen bor i Egholm By – i en afstand af ca. 1,2 km vest for vejen. De fleste besøgende når ikke længere end til Kronborg-området ca. 600 m øst for vejen. Dette er afskærmet med en skovbevoksning (Kronborg Skov), og der kan evt. suppleres med støjafskærmning ud for området. Egholm vil stadig være et attraktivt udflugtsmål.

Modstanderne har ret i, at en udvidelse af kapaciteten omkring Limfjordstunnellen isoleret set bedst imødekommer byudviklingen i den østlige del af Aalborg. Den igangværende og planlagte boligudbygning i Stigsborg-området - kombineret med anlæggelse supersygehus og erhvervsudbygning i Aalborg Øst - vil skabe en kraftig trafikvækst i Limfjordstunnellen, som Egholmlinjen ikke kan overtage. Derfor bør Stigsborg-byggeriet bremses ned, indtil den tredje Limfjordsforbindelse er anlagt. Ved tilføjelse af en nordvendt tilslutning ved Skelagervej og sydvendt tilslutning ved (gl.) Lufthavnsvej, kan Egholmlinjen tiltrække yderligere lokaltrafik, selvom en tilslutning ved Lufthavnsvej besværliggøres af stikbanen til lufthavnen.

Alt i alt vil Egholmlinjen efter åbningen give tilstrækkelig aflastning i en årrække, så der bliver tid til at overveje, hvilke udbygningsbehov der herefter skal satses på for den østlige Limfjordsforbindelse.

Egholmlinjen vil fortsat klare sig bedst i en opdatering af den trafikøkonomiske beregning, der blev præsenteret i VVM redegørelsen fra 2011. Det er ikke et spørgsmål om at vælge den "billigste" løsning. Ved udbygning af den østlige forbindelse er det ikke nok blot at anlægge et ekstra tunnelrør. Der skal ske omfattende udvidelse af motorvejsstrækninger og tilslutninger nord og syd for tunnelen. Der foreligger endnu ikke pålidelige beregninger af de samlede omkostninger hertil.

Væksten i den fjordkrydsende trafik vil blive beskeden de kommende år, da den "driftsmæssige" kapacitet (trafikteknikere vil betegne det som "serviceniveau D/E") allerede stort set er overskredet. Det forlyder, at der i bedste fald satses på en anlægslov i 2021 og åbning i 2030. Nogle af de negative konsekvenser for den regionale udvikling nordenfjords vil derfor indtræffe under alle omstændigheder - desværre. Anlæggelse af den tredje Limfjordsforbindelse er en hastende statsopgave for at sikre en ligelig udvikling i landet.

Modstanderne af Egholmlinjen forfølger helt andre regionalpolitiske målsætninger, hvilket selvfølgelig er helt legitimt og til fulde bekræftes af de to seneste indlæg af Anders Wested (Nordjyske 16.2.19) og af Niels Arbøl (Nordjyske 18.2.19).

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