

Politisk uenighed om den tredje Limfjordsforbindelse

Linjeføringen over Egholm er allerede vedtaget politisk, men der mangler stadig gennemførelse af en anlægslov i Folketinget, og riget fattes bevillinger ifølge Regeringen.

Derfor har Preben Bang Henriksen (V) forslået en såkaldt OPP-løsning, hvor private pensionskasser går ind og finansierer. Dette forekommer som en problematisk kopskat, da Vendsyssel normalt ikke betragtes som en ø men som en del af det jyske fastland, og da Limfjordskrydsningen også er del af en international vejforbindelse ("Jyllandskorridoren").

Først hvis der med tiden indføres kørselsafgifter ("roadpricing") for hele det overordnede vejnet, kunne en brugerbetaling realpolitisk set komme på tale.

Der er mere realisme i at indføre en etapedeling indenfor rammerne af en anlægslov for hele strækningen som foreslået af Rasmus Prehn (A), fx med forbindelse fra E45 op til Ny Nibevej som første etape. Men Rasmus Prehn lagde også op til en polemik mod Preben Bang Henriksen. Denne polemik mellem folketingsmedlemmer fra to store partier er meget uheldig, og desværre har det fået selveste transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt til at blande sig i polemikken (jf. indlæg i NORDJYSKE 6.2).

Den politiske uenighed har også fået modstanderne af en vestlig forbindelse til at vejre morgenluft. Blandt de humoristiske argumenter er ifølge Anders Wested (Nordjyske 6.2) at "der er et særdeles stort flertal i befolkningen imod en vestlig motorvej over Egholm". Og Louise Lundbeck Krog fra det Radikale Venstre vurderer (NORDJYSKE Indsigt 31.1), at en tredje forbindelse overflødiggøres af Timemodellen for togdrift, der "betyder at tog reelt vil kunne konkurrere med bilen mellem de store byer".

Det kan hævdes, at de anslåede ca. 7 mia. kr. for en tredje forbindelse er for meget, men set i forhold til befolkningstallet er det en "beskeden" størrelse sammenlignet med hovedstadsområdet og dets forbindelse mod syd (Femern Bælt). Her når de samlede anlægsinvesteringer alene til vejinfrastruktur op på et trecifret milliardbeløb. Da der imidlertid forventes flere års forsinkelser på Femern Bælt forbindelsen grundet tysk modstand, vil det overordnet set være gunstigt at starte på den tredje Limfjordsforbindelse nu.

Det væsentligste argument for en vestlig forbindelse, er - som påpeget i Jørgen Harders indlæg i NORDJYSKE (4.2), at den samfundsøkonomiske forrentning er 3-4 gange højere (7,8 pct.) end udbygning med et ekstra tunnelrør (2,2 pct.) på E45. Dette skyldes en markant forbedret transportgeografi for en vestlig forbindelse. Den sikrer en bedre tilgængelighed for hele det vestlige Vendsyssel og Hanherred, og en mere sikker betjening af den fjordkrydsende trafik til/fra Norge, med en positiv virkning på den regionale udvikling og jobskabelse.

En vestlig forbindelse er også en forudsætning for en afbalanceret byudvikling i Aalborg Kommune som helhed. Kommunalreformen i 1970 indlemmede Vadum og Sundby-Hvorup sognekommuner i Aalborg Kommune, og i 2007 kom også Nibe Kommune ind under Aalborg.

Forbindelsen indebærer en meget bedre sammenhæng internt i Aalborg Kommune. Dette kan udnyttes til at stimulere den bymæssige udvikling i den sydvestlige del af kommunen, samt i lufthavnsområdet, Lindholm og Vadum. Dette vil tage presset af byudviklingen i den sydøstlige del af kommunen. Et lidt overset argument for Egholmlinjen er endvidere, at den giver en meget bedre tilgængelighed til det store fritidsområde beliggende mellem Vestbyen og Mølholm.

Ifølge VVM-rapporten fra 2011 er de to alternative løsninger nogenlunde ligeligt stillet hvad angår støjramt bebyggelse. Her er den vestlige forbindelses positive virkning undervurderet. Linjeføringen over Egholm vil kun komme til at støjbelaste få hundrede boliger. De langt mere beskedne støjmæssige ulemper fra Egholmlinjen kan reduceres yderligere, hvis strækningen gennem Hasseris Enge rykkes lidt længere mod vest, og hvis Skydebanevej overtager Mølholmvejs rolle som tilslutningsvej.

Derimod passerer E45 tæt forbi flere tusinde boliger i de østlige dele af Aalborg og Nørresundby. Egholmlinjen vil bevirke, at det i forvejen høje støjniveau fra E45 ikke vokser væsentligt, modsat fortsat koncentration af al trafikken ad E45. Dette vil også medføre øget trafikbelastning på en række tilslutningsveje.

Erfaringerne viser imidlertid, at skal Nordjylland have tildelt større statsbevillinger til et infrastrukturprojekt, så kræves der tværpolitisk enighed og samspil mellem de nordjyske folketingsmedlemmer udadtil, selvom projektet har en veldokumenteret, gunstig samfundsøkonomi.

Jørgen Kristiansen
tidligere trafik- og regionalforsker ved AAU
Julius Posselts Vej 13,
9400 Nørresundby
jorgenkr@yahoo.dk