

Til
Transportministeriet og
Vejdirektoratet

Høringssvar til
MKV2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg den 10-1-2024 / Kaj A. Jørgensen

Høringssvar vedrørende Sweco-rapporten: "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d"

1. Bemærkninger til rapportens indhold

Bemærkningerne i dette notat er udelukkende knyttet til de markerede citater. Øvrige dele af rapporten er ikke behandlet i denne tekst.

I appendiks findes en komplet gennemgang af, hvad udvidede E45 løsninger indeholder.

2. Ansvarsfordeling

Denne rapport er udarbejdet og offentliggjort af Sweco, og det fremgår, at Vejdirektoratet er kunden. Det fremgår imidlertid ikke, hvilket kontraktligt forhold der er mellem de to organisationer. Det fremgår således ikke om Vejdirektoratet til fulde har ansvaret for rapportens indhold, eller om Sweco har et ansvar eller med-ansvar. Dette har i særdeleshed betydning i forhold til de urigtige påstande, der udtrykkes i rapporten.

Ref. 2.4 Projektelementer, der forårsager fravigelsen

Cit.: Der foreligger ikke tilfredsstillende alternativer til den valgte linjeføring, som ønskes gennemført grundet bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, som beskrevet i afsnit 3 og 4. Det vurderes, som beskrevet i afsnit 5 og 6, at en fravigelse ikke vil være til skade for opretholdelse af odderens gunstige bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Forudsætningerne for at tillade en fravigelse vurderes på den baggrund at være opfyldt.

Allerede i dette afsnit fremføres ovenstående påstand om "nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser". Der foreligger i dette afsnit ikke en forudgående begrundelse og argumentation. Påstanden tilbagevises i det følgende.

3. Ref. 2.5

Cit.: Ifølge habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, kan forbuddet i artikel 12 fraviges, hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Hvis der findes alternativer eller bestandens bevaringsstatus ikke kan opretholdes, må fravigelse ikke tillades.

Udfaldet, at der "ikke findes nogen anden brugbar løsning", er fremhævet her som en del af habitatdirektivet, og det præciseres, at "fravigelse ikke tillades", hvis der findes alternativer.

4. Ref. 3.1 Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative virkninger

Cit.: For den 3. Limfjordsforbindelse er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen.

At der ikke findes et "tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen" søges begrundet i VVM 2021, men der fremføres intet om begrundelsens indhold. At forholdene kan være ændret efter 12 år, udelades i betragtningen. Begrundelsen kan derfor ikke siges at være forsvarlig.

5. Ref. videre i 3.1

Cit.: Fravigelsen hører under ovenstående pkt. 3), idet projektet er begrundet med bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art. Dette er nærmere beskrevet i nedenstående.

Henvisningen til "ovenstående pkt. 3" må være en fejl, og det følgende "projektet er begrundet med bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art" er ikke nævnt tidligere og helt uden argumentation på dette sted.

6. Ref. 3.2 Beskrivelse af grundene og argumentation for den bydende nødvendighed

Cit.: Regionalt set er tunnelen forbindelse mellem Vendsyssel og Himmerland og lokalt fungerer den som ringvej, der binder Aalborg og Nørresundby sammen.

I dag kan E45 ikke betragtes som en "ringvej", idet den sønden fjords ligger placeret centralt i byområdet.

7. Ref. videre i 3.2

Cit.: Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.

Det er uklart, hvad der menes med dette udsagn. Er man ved at påstå noget, som ligger udenfor modelberegningerne?

8. Ref. videre i 3.2

Cit.: De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel⁵ på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger⁶.

I fodnote 6 henvises til et generelt notat i tilknytning til GMM om forudsætningerne for beregningerne i MKV. Henvisningen er derfor ikke specifik for MKV 2023 og uden relevans i denne rapport.

9. Ref. videre i 3.2

Cit.: Den ekstra trafik som skyldes ny eller forbedret infrastruktur betegnes et "trafikspring".

Størrelsen af trafikspringet er ikke nævnt her. I rapporten "Trafikberegninger" er følgende oplyst: "Samlet er den 3. Limfjordsforbindelse beregnet til at skabe omkring 2.400 nye ture pr. døgn." Hvad trafikspringet ved udvidet E45 kan forventes at blive, er ikke omtalt. Sandsynligvis vil det være endnu større, da trafikmængden her er væsentlig større.

10. Ref. videre i 3.2

Cit.: Generelt vil der på de fleste veje i og omkring Aalborg ske et fald i trafikken, særligt på E45 og i Aalborg by. Trafikken i yderkanten af Hasseris vil stige, mens trafikken på de indre veje samlet vil falde med op til 25%.

I rapporten "Trafikberegninger" tabel 1 vises kun få af de indre veje i Aalborg, så denne påstand er yderst overfladisk. Ændringerne er dels meget svingende og dels på baggrund af relativt små trafikmængder. At der er store udsving i nærheden af Egholmmotorvejen og E45 er kun en logisk konsekvens.

11. Ref. 3.3 Opsummering

Cit.: Den 3. Limfjordsforbindelse er af bydende samfundsmæssig nødvendighed for at sikre den trafikale sammenhæng på tværs af Limfjorden og de erhvervs-mæssige interesser og udviklingsmuligheder i områder. Forbindelsen vil forbedre fremkommeligheden over Limfjorden til og fra Vendsyssel, i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland, og reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser blandt andet understøttet af et trafikledelsessystem, som kan guide trafikanterne.

Konklusionen med bl.a. ”bydende samfundsmæssig nødvendighed” som opsummering af hele afsnit 3 indeholder ikke en eneste argumentation. Der henvises udelukkende til afsnit 3.1 (se ovenfor), hvor der så i ring henvises til afsnit 3.

Udsagnet ”Forbindelsen vil forbedre fremkommeligheden over Limfjorden ... ” er jo ikke (videnskabelig) holdbar begrundelse for denne ene løsning, og alternative løsninger er ikke undersøgt af Vejdirektoratet. De opregnede fordele vedrørende fremkommelighed vil være større for en udvidet E45-løsning med ekstra tunnelrør, vendbar trafik, nye tilslutninger, ekstra spor, osv. Den større fleksibilitet vil være afgørende.

12. Ref. 4 Alternative løsninger

Cit.: Udbygning af E45 blev fravalgt politisk i 2014, dels fordi anlægsarbejdet vil medføre store trafikantgener i en flerårig periode, dels fordi løsningen vil medføre en uændret koncentration af den fjordkrydsende trafik omkring E45 og Limfjordstunnelen uden reelle alternativer og uden at medføre reelle forbedringer for virksomheder i den vestlige del af Aalborg og Vendsyssel.

At der i nuværende situation henvises til et politisk valg i en forligskreds (ikke som en Folketingsbeslutning) kan ikke være et sagligt argument og være holdbar videnskabeligt.

Vedr. Østforbindelsen er påstanden om ”store gener” ikke bevist, idet der ikke er fremlagt en skitse til arbejdets udførelse. Udsagnet om ”uændret koncentration af trafikken” ved en nærmere specificeret udvidet Østforbindelsen er direkte usand. Myndighederne har ikke fremlagt passende alternativer, men tværtimod forhindrede dette. Det har hidtil været op til lokale eksperter at påpege sådanne muligheder.

13. Ref. 4.1 Udpegning og beskrivelse af mulige alternative løsninger ...

Cit.: Vejdirektoratet har i 2014 konsolideret trafikberegningerne for Egholmlinjen og Østforbindelsen. Det fremgår af afrapporteringen, at konsolideringsberegningerne med Landstrafikmodellen (Grøn Mobilitetsmodel) ikke har ændret på grundlaget for Vejdirektoratets indstilling fra VVM-undersøgelsen om, at en fremtidig 3. Limfjordsforbindelse trafikalt og samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssigt anlægges i Egholmlinjen frem for i Østforbindelsen.

Disse henvisninger kan heller ikke sagligt set bruges som begrundelse. Grundlæggende henvises til VVM2011, hvor Landstrafikmodellen ikke fandtes, hvorfor trafik- og økonomiberegningerne senere (med LTF 2.3 i VVM2021) har vist sig at være meget forkerte og misinformerende. F.eks. er tidsgevinsterne faldet til det halve, mens anlægsomkostningerne er steget. Begrundelserne er derfor usaglige og videnskabeligt holder de ikke.

14. Ref. 4.2 Evaluering af de overvejede alternativer og begrundelse for valg af alternativ løsning (grunde til, at den kompetente nationale myndighed har konkluderet, at der ikke findes alternative løsninger)

Cit.: Vejdirektoratet anser Østforbindelsen – med en ny paralleltunnel øst for Limfjordstunnelen og med udbygning af E45 mellem Sønderbro Indføringen og Motorvejskryds Vendsyssel - som en mindre hensigtsmæssig løsning end Egholmlinjen, da størstedelen af den fjordkrydsende trafik i så fald vil være koncentreret omkring Limfjordstunnelen. En udbygning som i Østforbindelsen vil desuden medføre, at der sker en væsentlig mindre trafikal aflastning af Limfjordsbroen og Aalborgs bymidte end med Egholmlinjen.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske hensyn er det således Vejdirektoratets vurdering, at Egholmlinjen er den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede løsning til en 3. Limfjordsforbindelse.”

Dette citat er fra Vejdirektoratets indstilling til Transportministeriet af 17. januar 2012, og det benyttes altså som hovedargumentation for, at Østforbindelsen skulle være ”mindre hensigtsmæssig”. At ”størstedelen af den fjordkrydsende trafik i så fald vil være koncentreret omkring Limfjordstunnelen” er en helt usaglig be-

grundelse. En passende udvidelse af E45 vil sagtens kunne skabe en tilstrækkelig stor ekstra kapacitet og fleksibilitet i fjordkrydsningen. Aflastning af Limfjordsbroen og Aalborgs bymidte er proportionalt af mindre betydning.

15. Ref. 4.3.2

Cit.: Østforbindelsen med udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel indgik i VVM-undersøgelsen fra 2011, se Figur 4-4, men blev fravalgt forud for Trafikaftale 2014, primært på grund af meget store konsekvenser mht. arealindgreb og de samlede udgifter til arealerhvervelse. Østforbindelsens samfundsøkonomiske forrentning blev i VVM-undersøgelsen fra 2011 beregnet til at være betydeligt lavere end for vestforbindelserne (Egholmlinjen og Lindholmlinjen).

Her anføres ”meget store konsekvenser mht. arealindgreb”, men det hænger jo hovedsagelig sammen med den unødvendigt ”oppustede” Østforbindelse med en sekssporet paralleltunnel i VVM2011. En udvidelse af E45 vil samlet set maksimalt være på niveau med, hvad der kræves for Egholmmotorvejen.

Som nævnt ovenfor, er påstanden om forrentning ikke holdbar. LTM fandtes endnu ikke i 2011, og de senere beregninger har påvist at tidsgevinsterne var forkerte.

16. Tilføjelse vedrørende høringsnotatet til VVM 2011 – tre citater

Cit.: ”Vejdirektoratet har foretaget en skitse-mæssig optegning af den foreslåede løsning (i relation til et ekstra tunnelrør) ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning. Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning”.

Påstanden om, at tilslutningsanlæggene ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning, må betegnes som en særdeles overfladisk betragtning. At anføre dette, når løsningen kun er skitseret helt overordnet, er ude af proportioner. Det er jo klart, at alle strækninger skal udformes efter gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder. En nærmere forklaring savnes!

Cit.: ”Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsvurderinger i en 2020-situation af en tunnelloøsning med i alt 9 kørespor, og med en forudsat trafikstigning svarende til normalvækst-scenariet. Trafikken i tunnelen er retning-mæssigt fordelt således, at den sydgående/nordgående trafik om morgenen er fordelt med hhv. 61/39 % af den samlede trafik. Om eftermiddagen er den sydgående/nordgående trafik fordelt med hhv. 41/59 % af den samlede trafik. De kapacitetsmæssigt kritiske situationer forekommer for trafikken i myldretiden i den mindst belastede retning, hvor der kun er 3 spor til rådighed. Aktuelt er det for den sydgående trafik i eftermiddagsmyldretiden. En kapacitetsberegning, hvor der er taget højde for trafikens sammensætning (andel af lastbiler) og den aktuelle lange stigning mod syd, viser, at der i 2020 vil være en kapacitetsudnyttelse på ca. 84 %.”

I forbindelse med VVM2021 høringsnotatet blev forslaget ”Den Bedste Vej” også fremsat, og det er næsten udlukkende indarbejdet i de aktuelt fremlagte forslag til udvidede E45 løsninger.

Cit.: Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ”Den Bedste Vej” ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne.

Disse udtalelser blev altså i høringsnotatet i 2012 brugt som en kritik af at anlægge et ekstra tunnelrør. Som nævnt fandtes LTM ikke på dette tidspunkt, og først med VVM2021 var LTM v.2.3 i stand til at håndtere trafikens udsving over døgnet med modellens 10 tidsbånd. Denne tidsopdeling (i stedet for gennemsnit over døgnet) gav anledning til en meget mere præcis estimering af tidsgevinsterne, der således faldt til det halve (fra 10,8 mia. kr. til 5,0 mia. kr.). Der henvises også til stigningen sydpå fra tunnelen som et kapacitetsproblem, men denne strækning er jo netop i mellemtiden udvidet med et tredje spor.

De anførte vurderinger er således ganske forældede og grundløse. Vejdirektoratet kender meget vel til relativt konkrete forslag til alternativer i relation til udvidede E45 løsninger. Disse alternativer og oplyst og gennemgået overfor både direktoratet og ministeriet/ministeren. Specielt gøres opmærksom på forslaget om ekstra tunnelrør med et nyt hurtigt virkende elektronisk styringsanlæg til regulering af trafikretningen i sporrene. Det vil give en tilstrækkelig stor ekstra kapacitet, hvor behovet/efterspørgslen er og giver desuden en meget betydelig fleksibilitet (stigning/fald i trafikken, uheld, redningskørsel, mv.), hvilket ikke vil kunne opnås med den eksisterende Limfjordstunnel.

Påstandene om at en udvidet E45 løsning ikke skulle yde tilstrækkelig samfundsøkonomisk gevinst bygger udelukkende på de forældede beregninger i VVM2011. Forslaget til Egholmmotorvej er samfundsøkonomisk tvivlsom, og der foreligger ikke sammenlignelige beregninger af passende alternativer. Man benytter altså disse utidssvarende begrundelser vel vidende, at passende alternativer har eksisteret i mange år. Vi ved desuden, at der for meget beskedne midler kan laves troværdige beregninger, men myndighederne har bevidst forhindret, at et retvisende grundlag bliver leveret.

Appendiks – Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

Alle nordjyder ved, at E45 nu har været til rådighed i over 50 år, og at det er den absolut største vejforbindelse, når det drejer sig om færdsel på tværs af Limfjorden. På hverdage kører omkring 87.000 køretøjer gennem Limfjordstunnelen, og den årlige stigning ligger på 1200-1500 køretøjer om året. Kapaciteten er opbrugt for længst, idet erfaringen har vist, at der opstår begyndende trængsel ved 75.000 køretøjer, og i dag er der kritisk trængsel med adskillige minutters forsinkelser i lang tid morgen- og eftermiddagstimerne.



Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

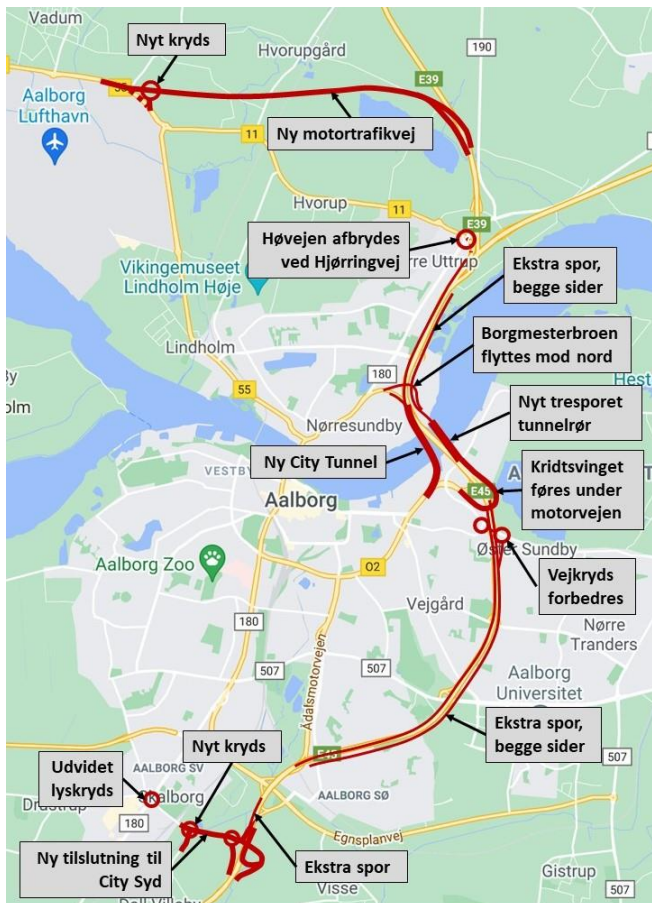
erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

I forhold til mulige alternative løsninger er det afgørende, at trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45, idet efterspørgslen hovedsagelig knytter sig til Aalborg Centrum og Aalborg Øst med de store arbejdspladser og institutioner. Et alternativ, der indebærer en udvidelse af E45 vil give rigelig ekstra kapacitet der, hvor behovet er.

I de senere år har Vejdirektoratet arbejdet på at skitsere en ny Limfjordsforbindelse i form af en 20 km motorvej vest om Aalborg by og hen over øen Egholm, ofte kaldt Egholmmotorvejen. Nu har man fra myndighedernes side tillige fremført, at denne linjeføring er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternative til løsning af trængslen.

Det sidste er ganske enkelt ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtig end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag." Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

I det følgende beskrives, hvad en udvidelse af E45 omfatter. Der er tale om to alternative løsninger som hovedsagelig adskiller sig fra hinanden i forløbet umiddelbart i nærheden af fjorden. Det betyder at alternativerne, har et fælles forløb og et særforløb. Alternativ a) "Bypass-løsningen" består af et ekstra tresporet tunnelrør med vendbar trafik lige øst for den nuværende tunnel og en ny udformning af "kridtsvinget" (vejen mellem E45 og Aalborg Centrum). Alternativ b) "City Tunnellen" består af en ny tunnel vest for den nuværende tunnel, hvorved "Kridtsvinget" kan nedlægges. Begge alternativer passerer fjorden i en tunnel. Bypass-løsningen øst for nuværende tunnel og City Tunnellen vest for. Begge forandrer "Kridtsvinget", Bypass-løsningen med en forbedring og City Tunnellen med en nedlæggelse, idet der således kommer en helt ny afkørsel til Aalborg Centrum. De to alternativer er dermed kun forskellige i forhold til passagen ved fjorden og forbindelsen mod Aalborg Centrum.

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

Ved at anlægge et ekstra tunnelrør ved siden af Limfjordstunnelen bliver der i alt 9 spor til rådighed ved fjordkrydsningen. Med tre rør i alt vil der kunne opnås en god fleksibilitet, idet der ved installation af et nyt elektrisk hurtigt reagerende styringsanlæg, kan opnås forskellige opsætninger af alle spor. Det afgørende bliver muligheden for at vende trafikken efter behov. I normalsituationen uden spidsbelastning vil man typisk benytte fire spor i hver retning og friholde det midterste spor i midterste rør (en 4 + 1 + 4 opsætning). Om morgenen vil man vælge at åbne et eller to spor mere mod syd (altså i yderste konsekvens en 6 + 3 opsætning), og om eftermiddagen vil man gøre modsat mod nord.

Denne mulighed for fleksibel omstilling kan også med stor fordel udnyttes i tilfælde af uheld, redningskørsel eller større vedligeholdelsesopgaver i eller tæt ved tunnelen. Som regel vil to af de tre rør altid være åbne og kun i ekstreme tilfælde vil to rør være spærret. Med den nuværende

sekssporede Limfjordstunnel vil der fortsat ikke kunne etableres en sådan fleksibilitet, og relativt mange uheld vil stadig forekomme og skabe trængsel.

Det ekstra tunnelrør kan med fordel placeres umiddelbart øst for den eksisterende tunnel, mere præcist med den sydlige munding tæt ved, mens det nordlige udløb kan rykkes 50-60 m væk fra tunnelen. Langt ned i fjorden på sydsiden er der solid fundering i form af en kridtundergrund, så den nuværende tunnel vil ikke blive generet der. Modsat har den nordlige fjordbred et tykt dyndlag, og det skabte i sin tid udfordringer for tunnelen. Dyndlag skal enten graves væk eller det nye rør skal funderes på en anden måde, f.eks. ved at bore pæle ned.

Det såkaldte "Kridtsving" har i mange år forårsaget en dårlig trafikafvikling ved den sydlige tunnelmunding, idet der på en meget lille strækning er fletning af to spor fra Aalborg C og to spor fra motorvejen. Anlægget er yderligere uheldigt, da "Kridtsvinget" mod nord føres ind på motorvejen i venstre side. Det får derved en fortrinsstilling frem for motorvejen. Konsekvensen er, at tæt trafik meget hurtigt skaber kødannelser med forsinkelser til følge. Der er således behov for, at Kridtsvingets sydlige kørebane bliver ført ind under motorvejens østlige kørebane. En følgevirkning er, at "Rørdalsvej" broen over motorvejen skal forlænges.

Ved tunnelmundingerne på såvel nordsiden som sydsiden skal ramperne forlænges en del for at gøre plads til overledning mellem spor, jf. de ovenfor omtalte muligheder for opsætning af styringsanlægget. Desuden skal der foretages nødvendige eksproprieringer. En konsekvens heraf vil blive, at en del rør- og tankinstallationer umiddelbart øst for Limfjordstunnelen skal fjernes eller flyttes.

Udvidelse af E45: b) Ny tunnel – "City Tunnelen"



"City Tunnelen" anlægges som en ny 2 + 2 sporet tunnel (motortrafikvej) mellem Nørresundbygrenen ved E45 og "Gassen" på sydsiden af fjorden. Vejen tilsluttes Østre allé og koblingen til "Rørdalsvej" ændres. På nordsiden af fjorden kan den nye tunnel etableres i passende afstand vest for den eksisterende tunnel, men der vil også her blive behov for særlig fundering, f.eks. med nedborede pæle. En særlig udfordring bliver at føre City Tunnelens østlige kørebane ind under motorvejens seks spor.

Figur 4 - Ny City Tunnel

En hovedpointe ved City Tunnelen er, at "Kridtsvinget" kan nedlægges, så trafikken gennem Limfjordstunnelen kan flyde uforstyrret. En anden fordel er, at afstanden til Aalborg C bliver kortere, så der opnås en større tidsgevinst.

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

Fællesdelen af de to alternativer består i en udvidelse af E45 nord og syd for fjorden, og der foreslås tilføjet to nye vejstrækninger. Den ene vejstrækning udgøres af en ny motortrafikvej fra E39 nord for Bouet til Vadum og med afgrening til lufthavnen.

Formålet med etablering af denne nye statsvej er primært at skabe en god hurtig og sikker forbindelse mellem Jammerbugt Kommune (og længere vest på) og motorvejsanlægget E39/E45. Vejen vil erstatte landevejen "Høvejen", hvilket vil give god forbindelse fra E39/E45 til lufthavnen.

Tilslutningen af "Høvejen" til motorvejen har de senere år været en væsentlig årsag til, at der hver morgen kommer trængsel og forsinkelser i motorvejskrydset "Vendsyssel" ved Bouet. I sydgående retning skal fem spor nemlig på en relativt kort strækning indsnævres til tre spor. Ved anlæggelse af motortrafikvejen længere mod nord vil trafikken ind mod motorvejskrydset blive bedre fordelt.

Som yderligere forbedring udvides kørebanerne fra Bouet mod syd til Limfjordstunnelen fra tre til fire spor i begge sider. Denne udvidelse vil sandsynligvis på hele strækningen kræve ekspropriering af en smal strimmel på 3-4 m. Som følge deraf skal broen over motorvejen ved "Forbindelsesvejen" udskiftes og gøres længere. Den eksisterende "Borgmesterbro" fjernes, og en ny bro bygges længere mod nord. Det giver en mere optimal tilkobling af "Stigsborg Brygge" til motorvejsnettet.

Fællesdelen af de to alternativer består også i en udvidelse syd for fjorden. Den udgøres af en ny forbindelse fra E45 nord for Dall Villaby til bydelsområdet "City Syd". Tilslutningen til E45 kan med fordel etableres i eller ved "Info-teria Dall".

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnspanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan forventeligt udføres uden inddragelse af ret meget areal i siderne¹ og kan i øvrigt mest passende udføres i etaper. Visse gamle broer skal dog på et tidspunkt udskiftes.

Konklusion

Ovenstående beskrivelse viser to muligheder for udvidelse af den eksisterende linjeføring E45/E39. Egholmmotorvejen er trafikalt en nyttesløs løsning, da den ikke vil fjerne trængslen omkring Limfjordstunnelen. Hvis Egholmmotorvejen bliver anlagt, vil belastningen på den eksisterende forbindelse være nogenlunde som i dag. De to alternativer er billigere, og de vil samtidigt give en kapacitetsforøgelse, der er rigelig stor mange år frem. Det dokumenterer Vejdirektoratets seneste modelberegning, der dels redegør for prognosegrundlaget, og dels estimerer den forventede trafik i 2035 og 2040. I både VVM2021 og nu i MKV2023 kan vi udlede, at trafikanternes foretrukne forbindelse er E45. Det skyldes hovedsageligt placeringen af erhvervsvirksomheder og institutioner i Aalborg Centrum, Aalborg Øst og Nørresundby. At fremføre en påstand om, at der ikke findes et alternativ til Egholmmotorvejen er altså uden hold i virkeligheden.

I MKV2023 udtrykkes endog yderligere, at Egholmmotorvejen er nødvendig for samfundet, og det er ligeledes en grundløs påstand. Man anfører noget i retning af, at "Nordjylland ellers vil blive hægtet af resten af landet", og det er uden saglig begrundelse. Som det netop er argumenteret ovenfor, forholder det sig lige modsat. Samfundet vil få mere gavn af en udvidelse af E45. Denne løsning vil være billigere, give mere trafikal værdi og være langt mere skånsom. Desværre har myndighederne forhindret, at disse alternativer bliver regnet igennem, så Folketingets medlemmer kan få et fyldestgørende beslutningsgrundlag.

¹ Da man nord for fjorden for år tilbage udvidede antal spor til tre i begge sider, kunne det gøres ved meget lille arealinddragelse, idet man kunne nøjes med at flytte grøfterne lidt, fjerne mest muligt af midterrabatten og desuden nedsætte sporbredden.