

Transportministeriet
Center for veje og broer
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



INDSTILLING OM 3. LIMFJORDSFORBINDELSE

Vejdirektoratet har i henhold til aftalen på trafikområdet fra januar 2009 afsluttet VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse.

Der har i forlængelse af VVM-undersøgelsen været afholdt en offentlig høring.

På baggrund af VVM-redegørelsen og den offentlige høring har Vejdirektoratet udarbejdet nedenstående indstilling.

I bilag 1 til indstillingen er der redegjort for VVM-processen og VVM-redegørelsens forslag, og der er et resumé af de modtagne ca. 1.500 høringssvar. Endvidere er der redegjort for den eksterne kvalitetssikring af beslutningsgrundlaget samt anlægs- og samfundsøkonomien.

På den baggrund er der i bilag 1 redegjort for Vejdirektoratets sammenfattende vurderinger af de forskellige forslag til en 3. Limfjordsforbindelse og for udpegning af det indstillede forslag.

Indstilling

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstiller Vejdirektoratet, at:

- En 3. Limfjordsforbindelse anlægges som VVM-redegørelsens forslag benævnt Egholmlinjen, der er en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej mellem E45 og E39. Motorvejen føres vest om Aalborg og henover Egholm. Motorvejen føres under Limfjordens sydlige løb i en tunnel og over Nørredyb på en lavbro. Egholmlinjen anlægges med de i VVM-redegørelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. Det vil i næste fase af projektet blive vurderet, om det vil være hensigtsmæssigt indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljø-

vurdering og indenfor det samlede anlægsbudget at justere Egholmlinjen med hensyn til følgende ændringsforslag, som er modtaget i den offentlige høring:

- Eventuelt at flytte linjeføringen længere mod vest ved forløbet gennem Hasseris Enge (mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej).
- Eventuel nedgravning af motorvejen under terræn mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej, og deponering af opgravet jord i en støjvold langs østsiden af motorvejen på den nævnte strækning.
- Eventuel flytning af tilslutningsanlægget ved Nørholmsvej lidt mod nord.
- Linjeføringen for forlagte veje justeres under hensyntagen til bemærkninger fra Forsyningsudvalget i Aalborg Kommune.

Linjeføringen for Egholmlinjen er vist på vedlagte kortbilag.

Vejdirektoratets indstilling er baseret på VVM-redegørelsens konsekvensvurderinger af de skitserede forslag samt de bemærkninger, der er modtaget i den offentlige høring. På den baggrund har Vejdirektoratet foretaget sammenfattende vurderinger af de to vestlige og det østlige forslag, med særlig vægt på forslagernes trafikale, miljømæssige, anlægs- og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Egholmlinjen har flere miljømæssige konsekvenser end Lindholmlinjen, da Lindholmlinjen ikke berører øen Egholm, og Lindholmlinjen er beliggende i større afstand end Egholmlinjen fra Natura 2000-områderne i den vestlige del af Limfjorden. Lindholmlinjen vil til gengæld medføre et væsentligt indgreb i hele Vestbyens bystruktur, og Lindholmlinjen er ca. 768 mio. kr. dyrere end Egholmlinjen. Med de i VVM-redegørelsen foreslåede afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag anser Vejdirektoratet alt i alt Egholmlinjen for at være en mere hensigtsmæssig løsning end Lindholmlinjen.

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 Vejdirektoratets vurdering, at Egholmlinjen er den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede løsning til en 3. Limfjordsforbindelse.

Der har været gennemført en ekstern kvalitetssikring af VVM-redegørelsen. Den overordnede konklusion er, at der ingen vægtige grunde er til, at der ik-



ke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag.

Den eksterne kvalitetssikring har dog medført mindre justeringer af de i VVM-redegørelsen anførte anlægsoverslag med hensyn til jordhåndtering. For Egholmlinjen er det samlede anlægsoverslag således opjusteret med i alt ca. 7 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser af Egholmlinjen fremgår af nedenstående oversigt.

Forslag	Basis-overslag (mio. kr.)	Anker-budget (mio. kr.)	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
Egholmlinjen – En ny motorvej vest om Aalborg	4.772,5	5.249,8	6.204,3
Tilvalgsmulighed A1 til Egholmlinjen – Merudgifter til en underføring for en enkeltsporet jernbane til Aalborg Lufthavn (Banedanmarks forslag 1) – se note 1	+47,3	+52,0	+61,5
Tilvalgsmulighed A2 til Egholmlinjen – Merudgifter til en underføring for en enkeltsporet jernbane til Aalborg Lufthavn (Banedanmarks forslag 2) – se note 2	+45,5	+50,1	+59,2
Tilvalgsmulighed B til Egholmlinjen – Merudgifter til en ca. 700 m lang lavbro til lokaltrafik mellem Lindholm og Egholm	+74,6	+82,1	+97,0

Note 1: Tilvalgsmulighed A1, som svarer til Banedanmarks forslag 1, er tilkommet efter VVM-redegørelsens færdiggørelse.

Note 2: Tilvalgsmulighed A2 svarer til Banedanmarks forslag 2. Overslaget er revideret i forhold til den i VVM-redegørelsen beskrevne tilvalgsmulighed, hvor der er forudsat en dobbeltsporet bane.

Anlægsoverslag for Egholmlinjen og for tilvalgsmuligheder til Egholmlinjen, inkl. opjusteringer som følge af den eksterne kvalitetssikring. Beløb er i mio. kr. ekskl. moms. Prisniveau medio 2011 og vejindeks 169,7.

Den samfundsøkonomiske rentabilitet for Egholmlinjen, med de justerede anlægsoverslag, fremgår af nedenstående oversigt, idet det samtidig skal bemærkes at der efter VVM-redegørelsens færdiggørelse er sket mindre justeringer i de tilgrundliggende trafikale effektberegninger.



Forslag	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (%)	Nettogeinst pr. omkostningskrone (kr. pr. kr.)
Egholmlinjen	6.659 / 6.168 / 5.188	9,1 / 8,6 / 7,7	1,4 / 1,2 / 0,9

Nettonutidsværdi, intern rente og nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone for Egholmlinjen, opgjort for Basisoverslag / Ankerbudget / Samlet anlægsbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 17 %. Priseniveau medio 2011 og vejindeks 169,7.

På baggrund af VVM-redegørelsens konsekvensvurderinger og den offentlige høring anbefaler Vejdirektoratet, at der tages stilling til følgende tilvalgsmuligheder i forhold til Egholmlinjen:

- Tilvalgsmulighed A1 eller A2 (underføring for jernbane mellem Lindholm Station og Aalborg Lufthavn). Vejdirektoratet skal her gøre opmærksom på, at længdeprofilen for motorvejen i givet fald skal hæves med ca. 2-3 m mellem Thistedvej og Ny Lufthavnsvej. Etableres jernbanen vil Aalborg Lufthavn kunne banebetjenes og klargørings- og vendefaciliteterne vil kunne flyttes fra Lindholm Station til lufthavnsområdet.
- Tilvalgsmulighed B (lavbro for lokaltrafik til Egholm). Byrådet i Aalborg anbefaler i sit høringssvar, at en lavbro for lokaltrafik til Egholm medtages i projektet for en 3. Limfjordsforbindelse.

Såfremt der ikke umiddelbart skal udarbejdes forslag til anlægslov, vil Vejdirektoratet anbefale, at linjeføringen for Egholmlinjen optages på transportministerens vejplan med henblik på sikring af vejinteresserne i den fysiske planlægning.

Med venlig hilsen

Per Jacobsen
Vejdirektør



KORTBILAG

Linjeføring for det indstillede forslag med Egholmlinjen som 3. Limfjordsforbindelse

